Jan Gehl

Oraşe pentru oameni

igloomedia
arhitectură design patrimoniu

Orașe pentru oameni

Jan Gehl

igloomedia
arhitectură design patrimoniu

București

Carte finanțată de Ordinul Arhitecților din România
din fondul Taxa timbru de arhitectură

ORDINUL ARHITECȚILOR DIN ROMÂNIA

Echipa proiectului:
Birgitte Bundesen Svarre (manager de proiect), Isabel Duckett (design și layout), Camilla Richter-Friis van Deurs (ilustrații și design copertă), Louise Kielgast, Rikke Sode, Andrea Have (asistență text și foto), Karen Ann Steenhard (traducere), PJ Schmidt (editare foto)

Ediția în limba română:
Silvia Gugu (traducere), Viorica Buică (redactare), Cătălin Artenie (paginare), Andreea Amzoiu (corectură)

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
GEHL, JAN
Orașe pentru oameni / Jan Gehl ; pref.: Richard Rogers, Jan Gehl ; trad.: Silvia Gugu ; red.: Viorica Buică - București : Igloo, 2012
Bibliogr.
ISBN 978-606-8026-16-9
I. Rogers, Richard (pref.)
II. Gehl, Jan (pref.)
III. Gugu, Silvia (trad.)
72

Copyright © 2010 Jan Gehl
Copertă: Pe marginea apei, Casablanca, Maroc. Foto: Lars Gemzøe, 2009.

Toate drepturile sunt rezervate. Ele sunt protejate de legile în vigoare privitoare la dreptul de autor. Orice reproducere totală sau în detaliu, prin orice fel de mijloace de copiere sau transmisie, este interzisă fără acordul editurii Igloo Media.
București, © **igloo**media, 2012

Cuvânt înainte
de Richard Rogers

Oraşele sunt locuri unde oamenii se întâlnesc pentru schimburi de idei, schimburi economice sau, pur şi simplu, pentru a se relaxa şi a se simți bine. Domeniul public al oraşului – străzile, piețele şi parcurile sale – reprezintă arena şi elementul catalizator pentru toate aceste activități. Jan Gehl, un veteran al proiectării spațiului public, dovedeşte o înțelegere profundă a modului în care folosim oraşul şi ne oferă instrumentele de care avem nevoie pentru a îmbunătăți spațiile urbane şi, în consecință, calitatea vieții noastre.

Oraşul compact – dezvoltat în jurul transportului în comun, mersului pe jos şi ciclismului – este singura formă urbană durabilă. Cu toate acestea, pentru a creşte densitatea populației şi a cultiva mersul pe jos şi cu bicicleta, pe scară largă, un oraş trebuie să amplifice cantitatea şi calitatea de spații publice atractive şi bine proiectate, la scară umană, durabile, sănătoase, sigure şi pline de viață.

Oraşele – ca şi cărțile - pot fi citite, iar Jan Gehl le înțelege limba. Strada, aleea, scuarul şi parcul sunt gramatica urbană; ele alcătuiesc structura care permite oraşelor să prindă viață, încurajează şi găzduiesc diverse activități, de la cele liniştite şi contemplative la cele zgomotoase şi agitate. Un oraş uman – cu străzi atent proiectate, piețe şi parcuri – oferă plăcere vizitatorilor şi trecătorilor, precum şi celor care trăiesc, muncesc sau se joacă acolo în fiecare zi.

Cu toții avem dreptul la spații libere şi uşor accesibile, la fel cum avem dreptul la apă potabilă. Cu toții ar trebui să avem posibilitatea de a vedea un copac de la fereastră sau să stăm pe o bancă în apropiere de casă, lângă un loc de joacă pentru copii, sau să ajungem pe jos la un parc, în maximum zece minute. Cartierele bine proiectate îi inspiră pe oamenii care locuiesc în ele, în timp ce oraşele prost concepute îşi agresează cetățenii. Precum spune Jan: la început noi modelăm oraşele, apoi ne modelează ele pe noi.

Nimeni nu a examinat morfologia şi utilizarea spațiului public în măsura în care a făcut-o Jan Gehl. Oricine citeşte această carte va avea o perspectivă valoroasă asupra înțelegerii sale profunde a relației dintre spațiul public şi societatea civilă, precum şi a modului în care cele două sunt interconectate.

Londra, februarie 2010
Richard Rogers
Baron Rogers de Riverside
CH, Kt, FRIBA, FCSD

„Mai presus de toate, nu-ți pierde dorința de a merge. În fiecare zi merg către o stare de bine și merg departe de orice durere. Mergând am ajuns la gândurile mele cele mai bune și nu cunosc niciun gând atât de negru încât să nu te poți îndepărta de el. "

Søren Aabye Kierkegaard
filozof danez
1813-1855

Sumar

IX **Cuvânt înainte şi prefaţă**

IX Cuvânt înainte de Richard Rogers
X Prefaţa autorului

1 **1. Dimensiunea umană**

1 1.1 Dimensiunea umană
9 1.2 La început modelăm noi oraşele – apoi ne modelează ele pe noi
19 1.3 Oraşul ca loc de întâlnire

31 **2. Simţurile şi scara**

33 2.1 Simţurile şi scara
47 2.2 Simţurile şi comunicarea
55 2.3 Scara explodată

61 **3. Oraşul plin de viaţă, sigur, durabil şi sănătos**

63 3.1 Oraşul plin de viaţă
91 3.2 Oraşul sigur
105 3.3 Oraşul durabil
111 3.4 Oraşul sănătos

117 4. Oraşul la nivelul ochilor

118 4.1 Lupta pentru calitate se dă la scară mică
119 4.2 Oraşe făcute pentru mersul pe jos
134 4.3 Oraşe făcute pentru stat
148 4.4 Oraşe făcute pentru interacţiuni
158 4.5 Auto-exprimare, joacă şi sport
162 4.6 Locuri de calitate, nivel de detaliu
168 4.7 Vreme bună la nivelul ochilor, vă rugăm!
176 4.8 Oraşe frumoase, experienţe plăcute
182 4.9 Oraşe făcute pentru mersul pe bicicletă

193 5. Viaţă, spaţiu, clădiri – în această ordine

195 5.1 Sindromul Brasilia
198 5.2 Viaţă, spaţiu, clădiri – în această ordine

213 6. Oraşe în curs de dezvoltare

215 6.1 Oraşe în curs de dezvoltare
229 6.2 Dimensiunea umană – un punct de plecare universal

231 Instrumente de lucru

247 Apendice

248 Note
255 Bibliografie
260 Ilustraţii şi fotografii
261 Index

Prefața autorului

Am absolvit arhitectura în 1960, ceea ce înseamnă că am petrecut deja 50 de ani observând dezvoltarea urbană. Deşi fără îndoială un privilegiu, acest proces a fost, de asemenea, tulburător.

Felul în care oraşele sunt planificate şi dezvoltate s-a schimbat dramatic în acest interval de o jumătate de secol. Până în jurul anilor '60, oraşele din întreaga lume au fost construite în primul rând pe baza experienței din secolele trecute. Viața din spațiul urban reprezenta o parte vitală din bogăția acestei experiențe şi era de la sine de înțeles că oraşele trebuie făcute pentru oameni.

Odată cu creşterea urbană, dezvoltarea oraşelor a fost dată pe mâna urbaniştilor profesionişti. Teoriile şi ideologiile au început să înlocuiască tradiția, ca bază a dezvoltării. Modernismul, cu viziunea unui oraş-maşină, segregat după funcțiuni, a devenit extrem de influent. De asemenea, un nou grup a intrat treptat în scenă, planificatorii de trafic, cu idei şi teorii proprii cu privire la modalitățile de a asigura condiții mai bune – pentru traficul auto.

Nici urbaniştii, nici proiectanții de trafic nu au dat prioritate spațiului public, şi timp de mulți ani nu au existat cunoştințe despre modul în care structurile fizice influențează comportamentul uman. Consecințele dramatice ale acestui tip de planificare asupra utilizării spațiului urban de către oameni nu au fost realizate decât mai târziu.

Per ansamblu, planificarea urbană a fost problematică în ultimii 50 de ani. Nu s-a admis, în general, că viața oraşului devenise, dintr-o tradiție, o funcțiune urbană vitală care necesită considerație şi o planificare atentă din partea profesionişti lor.

Acum, după mulți ani, au fost acumulate numeroase cunoştințe despre legătura dintre forma fizică şi comportamentul uman. Avem informații detaliate despre ceea ce poate şi ar trebui să fie făcut. În acelaşi timp, oraşele şi locuitorii lor s-au mobilizat să ceară un urbanism orientat spre oameni. În ultimii ani, multe locuri din întreaga lume au făcut un efort serios de a realiza visul unor oraşe mai bune pentru oameni. Numeroase proiecte inspirate şi strategii urbane vizionare demonstrează o nouă direcție, după ani de neglijare.

Astăzi este general acceptat faptul că viața urbană şi respectul pentru oameni în spațiul urban trebuie să aibă un rol-cheie în planificarea oraşelor şi a zonelor construite. Nu numai că acest sector a fost slab gestionat ani la rând, dar acum se realizează că grija pentru oameni este un

element important pentru realizarea unor oraşe mai pline de viaţă, mai sigure, durabile şi sănătoase, toate obiectivele de importanţă crucială pentru secolul al 21-lea.

Speranţa mea este că această carte poate aduce o modestă contribuţie la noua direcţie, extrem de importantă.

Realizarea cărţii a fost posibilă prin strânsa cooperare cu o echipă capabilă şi foarte motivată, alături de care munca a fost o încântare şi un prilej continuu de inspiraţie. Vreau să adresez mulţumiri sincere lui Andrea Have şi Isabel Duckett pentru ajutorul cu editarea imaginilor şi grafica, lui Camilla Richter Friis van Deurs pentru grafică şi ilustraţii, lui Karen Steenhard pentru traducerea cărţii din daneză în engleză şi, nu în ultimul rând, lui Birgitte Bundesen Svarre, manager de proiect, care a condus autorul, echipa şi proiectul cu o mână fermă, dar blândă.

Mulţumirile mele se îndreaptă, de asemenea, către Gehl Architects pentru acordarea spaţiului şi asistenţei, în special sub forma multora dintre ilustraţii. Mulţumesc numeroşilor prieteni, colegi de cercetare şi fotografi din întreaga lume, care şi-au pus cu generozitate la dispoziţie fotografiile.

Doresc să le mulţumesc lui Solvejg Reigsted, Jon Pape şi Klaus Bech Danielsen pentru critica lor constructivă asupra conţinutului şi editării. Mulţumiri profunde şi lui Tom Nielsen, Aarhus School of Architecture, pentru sfaturile sale atente şi constructive în fiecare etapă a proiectului.

Şi Lordului Richard Rogers, Londra, calde mulţumiri pentru prefaţa şi valoroasa introducere a cărţii.

Mulţumiri profunde se îndreaptă de asemenea către Fundaţia Realdania, care a fost o sursă de inspiraţie pentru realizarea acestui proiect şi a oferit sprijinul financiar care l-a făcut posibil.

În încheiere, cele mai sincere mulţumiri soţiei mele, psiholog Ingrid Gehl, care de la începutul anilor '60 mi-a orientat interesul către interacţiunea dintre formă şi viaţă, ca o condiţie prealabilă esenţială pentru o arhitectură de calitate, şi care a subliniat discret faptul că acest domeniu necesită compasiune şi multe studii în anii următori. În toţi anii care au urmat, Ingrid a demonstrat compasiune şi înţelegere neţărmuite, atât pentru cauza generală, cât şi pentru mine. Profunde mulţumiri.

Jan Gehl
Copenhaga, februarie 2010

PLIKADO

1

Dimensiunea umană

SUA NHÀ
SUA NHÀ

EZGI BÜFE
CİTSAN

1.1
Dimensiunea umană

dimensiunea umană – trecută cu vederea, neglijată, eliminată

Timp de decenii, planificarea urbană a trecut cu vederea şi a lăsat la voia întâmplării dimensiunea umană, în timp ce alte aspecte, precum infrastructura pentru traficul auto mereu în creştere, au beneficiat de infinit mai multă atenţie. În plus, ideologiile dominante în planificare – modernismul cu precădere – au plasat în mod explicit spaţiul public, pietonii şi spaţiul urban ca loc de întâlnire pentru cetăţeni la coada listei de priorităţi. În cele din urmă, forţele pieţei şi tendinţele arhitecturale au mutat treptat accentul de pe relaţiile şi spaţiile comune ale oraşului pe clădiri individuale, care, cu timpul, au devenit din ce în ce mai izolate, introvertite şi alienate.

O trăsătură comună în aproape toate oraşele – indiferent de locaţia la nivel global, de viabilitatea economică şi stadiul de dezvoltare care le caracterizează – este că oamenii care folosesc încă spaţiul oraşului sunt trataţi din ce în ce mai prost.

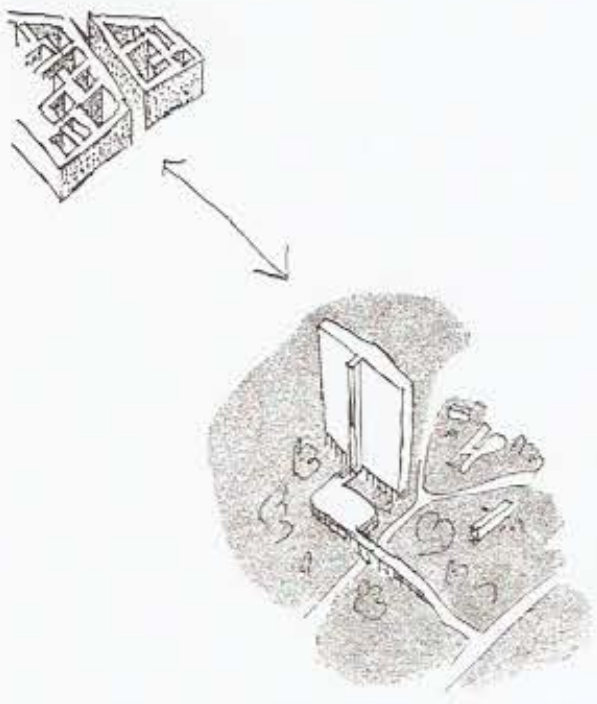
Spaţiul limitat, obstacolele, zgomotul, poluarea, riscurile de accidentare şi, în general, condiţiile neplăcute sunt tipice pentru locuitorii majorităţii oraşelor de pe glob.

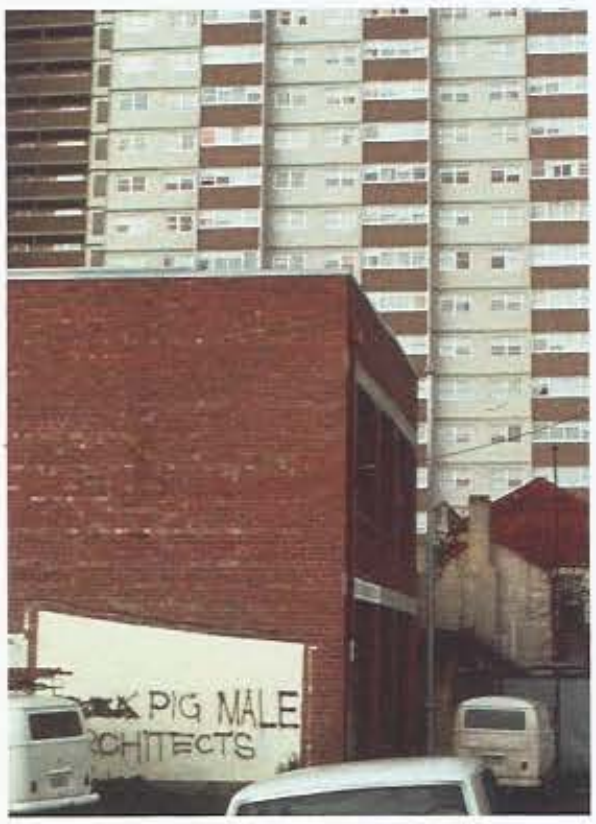
Această schimbare importantă nu numai că a redus posibilitatea mersului pe jos ca modalitate de transport, ci, mai mult decât atât, a atacat funcţiile sociale şi culturale ale spaţiului urban. Funcţiunea tradiţională a spaţiului public ca loc de întâlnire şi forum social pentru locuitori a fost diminuată, ameninţată sau eliminată treptat.

o chestiune de viaţă şi de moarte – timp de cinci decenii

Sunt aproape 50 de ani de când jurnalista şi autoarea americană Jane Jacobs a publicat cartea revelatoare *Moartea şi viaţa marilor oraşe americane*[1]. A fost printre primii care au atras atenţia asupra faptului că proliferarea dramatică a traficului rutier, împreună cu ideologia modernistă aplicată planificării oraşului, favorizând segregarea funcţională şi amplasarea clădirilor ca volume independente unele de altele, conduc la distrugerea spaţiului şi vieţii urbane şi generează oraşe neînsufleţite, pustii. Autoarea a descris, de asemenea, cu elocvenţă beneficiile traiului într-un oraş plin de viaţă, aşa cum era la vremea respectivă Greenwich Village, în New York, unde trăia.

Jane Jacobs a fost prima voce importantă care a cerut o schimbare decisivă în maniera de a gândi oraşele. Pentru prima dată în istoria omenirii ca populaţie colonizatoare, acestea nu mai erau construite ca şi conglomerate de spaţii urbane şi clădiri, ci ca o colecţie de clădiri fără relaţie între ele. În acelaşi timp, traficul auto din ce în ce mai intens distrugea cu eficienţă restul vieţii din spaţiul urban.





Moderniştii au respins spaţiul urban, punând accentul pe clădiri individuale. Ideologia lor a devenit dominantă în anii '60, iar principiile sale continuă să afecteze planificarea multor zone urbane noi. Dacă unei echipe de urbanişti i s-ar cere explicit să reducă radical viaţa dintre clădiri, nu s-ar putea găsi o metodă mai eficientă decât utilizarea principiilor moderniste de planificare (diagramă din Propos d'urbanisme, Le Corbusier, 1946[2]. Fotografii din: Täby, Suedia, Melbourne, Australia şi Nuuk, Groenlanda.

progrese în ciuda aşteptărilor

În cele cinci decenii care au trecut din 1961, mulţi cercetători şi teoreticieni în domeniul urbanismului au studiat oraşele şi au adus noi argumente în discuţia despre moartea vieţii urbane, contribuind la crearea unei baze de date de referinţă.

Progrese semnificative au fost de asemenea înregistrate în practica planificării urbane, atât în ceea ce priveşte principiile planificării, cât şi în ceea ce priveşte organizarea traficului. În special în ultimele decenii, multe oraşe din întreaga lume s-au străduit să creeze condiţii mai bune pentru pietoni şi pentru o viaţă urbană dinamică, oferind mai puţine avantaje traficului auto.

Tot în ultimele decenii au început să apară exemple interesante de deviere de la idealurile moderniste ale planificării urbane, în special în cazul oraşelor şi cartierelor rezidenţiale noi. Din fericire, interesul pentru construirea unor zone urbane dinamice, cu funcţiuni mixte în loc de clădiri de sine stătătoare este în creştere.

Maşinile au invadat oraşele în număr copleşitor peste tot în lume în anii '60, marcând începutul unui proces care a erodat condiţiile necesare pentru ca oamenii să se angajeze în viaţa urbană. Greşelile au fost atât de numeroase şi grave încât astăzi este aproape imposibil de identificat modul în care invazia auto a deteriorat calitatea oraşelor (Italia, Irlanda şi Bangladesh).

Se remarcă un progres similar şi în planificarea traficului de-a lungul ultimilor ani. Infrastructurile de circulaţie au început să fie realizate în mod mai diferenţiat, au fost introduse principii de calmare a traficului şi s-au luat măsuri pentru siguranţa circulaţiei.

Cu toate acestea, traficul auto înregistrează în continuare o creştere explozivă şi, în timp ce o parte din probleme sunt rezolvate în unele părţi ale lumii, în altele au proliferat în ritm accelerat.

nevoia unui efort mult mai mare

În ciuda tendinţei de creştere a numărului automobilelor şi a efectelor negative asociate, s-au înregistrat o serie de evoluţii benefice ale reacţiilor la lipsa de preocupare pentru viaţa urbană din anii '60.

Deloc surprinzător, progresul şi îmbunătăţirile se remarcă în primul rând în zonele mai avansate din punct de vedere economic ale lumii. Cu toate acestea, multe dintre enclavele prospere au adoptat tot ideologia modernistă ca punct de plecare pentru noile dezvoltări urbane şi au ales să amplaseze clădiri înalte şi introvertite în centrele oraşelor. Pentru acestea, dimensiunea umană nu se află şi nici nu s-a aflat cu adevărat pe ordinea de zi.

În ţările în curs de dezvoltare, situaţia dimensiunii umane este mult mai complexă şi mai gravă. Majoritatea populaţiei este forţată să folosească intens spaţiul urban pentru o mare parte a activităţilor de zi cu zi. De-a lungul istoriei, oraşele au funcţionat destul de bine pentru astfel de scopuri, dar, odată cu apariţia traficului auto, competiţia pentru spaţiul urban s-a intensificat brusc. Condiţiile de viaţă pentru pietoni au devenit din ce în ce mai lipsite de demnitate de la an la an.

dimensiunea umană – o dimensiune necesară în planificarea urbană

La scurt timp după intrarea în noul mileniu, pentru prima dată în istorie, populaţia globului a înregistrat o majoritate trăind în mediul urban, nu în cel rural. Oraşele au crescut rapid, iar această creştere se va accelera în anii următori. Atât oraşele noi, cât şi cele deja existente vor fi nevoite să facă

schimbări majore în planificarea urbană şi să stabilească noi priorităţi. Orientarea către nevoile pietonilor trebuie să devină un obiectiv-cheie pentru viitor.

Acesta este fundalul pe care se conturează ideea centrală a acestei cărţi: concentrarea pe dimensiunea umană în planificarea oraşelor. Acestea trebuie să găsească modalităţi de a obliga urbaniştii şi arhitecţii să consolideze activitatea pietonală ca politică integrată pentru a menţine oraşele pline de viaţă, sigure, durabile şi sănătoase. Consolidarea funcţiunilor sociale ale spaţiului urban ca loc de întâlnire este la fel de urgentă, contribuind la sustenabilitatea socială care presupune o societate deschisă şi democratică.

obiective: oraşe pline de viaţă, sigure, sustenabile şi sănătoase

Acum, la începutul secolului 21, se conturează o serie de noi provocări la nivel global care subliniază importanţa unei atenţii sporite acordate dimensiunii umane. Realizarea viziunii ce presupune oraşe pline de viaţă, sustenabile şi sănătoase a devenit o dorinţă puternică şi larg răspândită. Toate cele patru obiective-cheie – oraşe pline de activitate, siguranţa, dezvoltarea durabilă şi sănătatea – pot fi considerabil întărite prin consideraţia faţă de pietoni, ciclişti şi viaţa urbană în general. O schimbare de atitudine unitară, asumată politic şi la nivelul întregului oraş, pentru a promova şi încuraja mersul pe jos şi ciclismul reprezintă întocmai genul de sprijin de care este nevoie pentru a atinge aceste obiective.

un oraş plin de viaţă

Probabilitatea de a avea un oraş plin de viaţă creşte atunci când oamenii sunt încurajaţi să meargă pe jos, cu bicicleta şi să locuiască sau să petreacă timp în oraş. Importanţa vieţii din spaţiile publice, cu precădere a oportunităţilor sociale şi culturale, precum şi forţa de atracţie exercitată de un oraş activ şi animat vor fi discutate într-o secţiune ulterioară.

un oraş fără pericole

Probabilitatea de a beneficia de siguranţă într-un oraş creşte atunci când oamenii circulă frecvent sau staţionează în spaţiul public în număr mare. Un oraş adecvat mersului pe jos trebuie prin definiţie să posede o structură suficient de compactă, cu distanţe rezonabile, spaţii publice atrăgătoare şi variaţie în funcţiunile urbane. Aceste elemente încurajează activitatea şi sporesc sentimentul de siguranţă în spaţiile urbane. Cu cât mai multe perechi de ochi pe stradă, cu atât mai mult se simt stimulaţi şi cei din casele din jur sau din afara oraşului să participe la evenimentele şi la viaţa urbană.

un oraş sustenabil

Dezvoltarea durabilă a oraşului este consolidată prin creşterea raportului de „mobilitate verde" în transportul urban, cu alte cuvinte a numărului călătoriilor efectuate pe jos, cu bicicleta sau cu mijloace publice colective. Aceste modalităţi de transport furnizează beneficii majore economiei şi mediului, reduc consumul de resurse, limitează emisiile dăunătoare şi micşorează poluarea sonoră.

Un alt aspect important este acela că atractivitatea sistemelor de transport public sporeşte atunci când utilizatorii se simt în siguranţă şi confortabil să meargă pe jos sau cu bicicleta până sau de la autobuz, tramvai sau tren. Un spaţiu public de calitate şi un sistem de transport public de calitate sunt pur şi simplu două feţe ale aceleiaşi monede.

un oraş sănătos

Şansele de a avea un oraş sănătos cresc semnificativ dacă mersul pe jos sau cu bicicleta pot fi integrate natural în activităţile de zi cu zi.

În prezent, se observă o creştere rapidă a numărului de probleme de sănătate publică din cauză că segmente semnificative ale populaţiei au devenit sedentare în multe părţi ale lumii, folosind maşini care le asigură transportul de la uşă la uşă.

O încurajare energică a mersului pe jos sau cu bicicleta ca elemente integrale ale rutinei zilnice trebuie să facă parte invariabil dintr-un sistem coerent de politici de sănătate.

patru obiective – o singură politică

În concluzie, preocuparea pentru dimensiunea umană a planificării urbane este în creştere, reflectând o cerere pronunţată şi explicită pentru o mai bună calitate a mediului urban. Conexiunile dintre îmbunătăţirile efectuate în spaţiul urban pentru oameni şi realizarea idealului unor oraşe pline de viaţă, fără pericole, sustenabile şi sănătoase sunt directe şi numeroase.

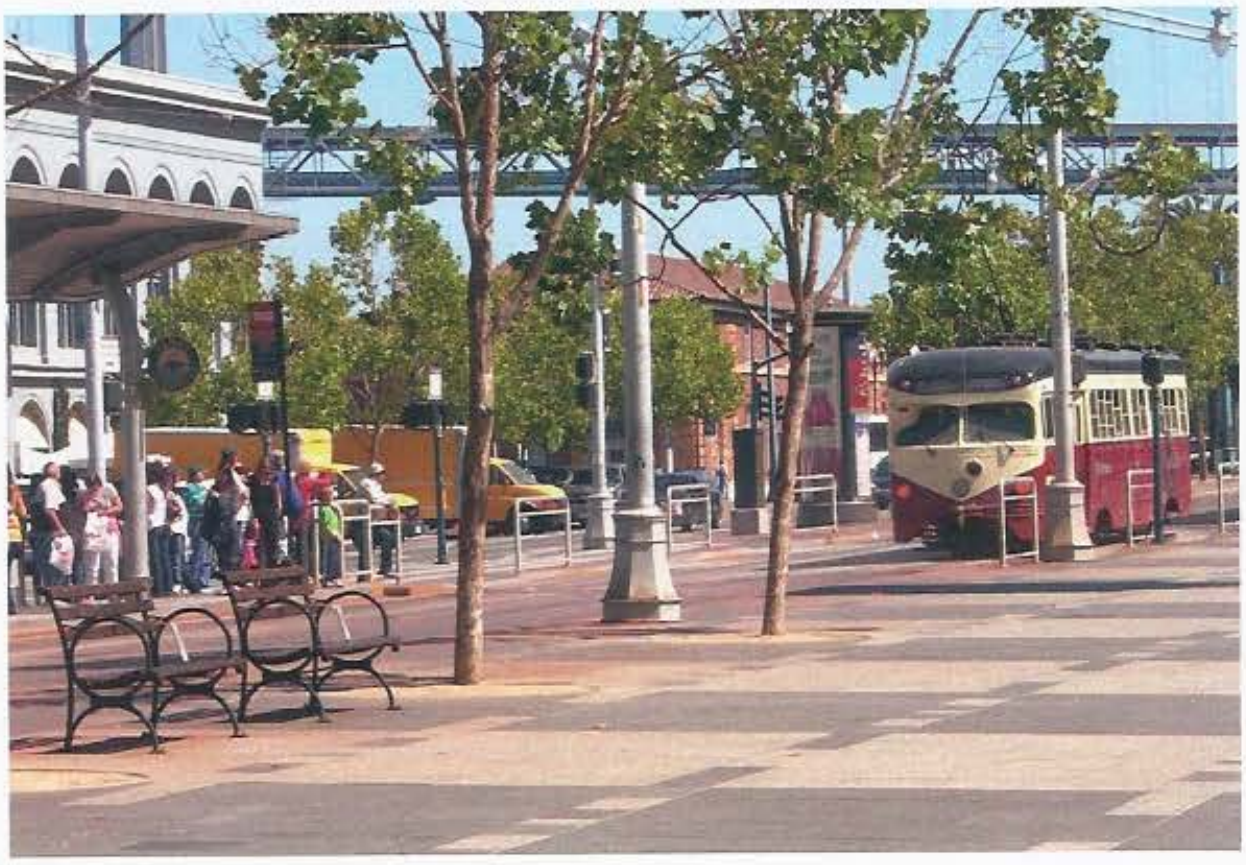
Comparativ cu alte investiţii sociale – mai ales cu costurile infrastructurilor de sănătate şi a celor pentru automobile – costurile asociate cu includerea dimensiunii umane în proiectare sunt atât de modeste încât investiţiile în acest sens sunt realizabile pentru toate oraşele din orice colţ al lumii, indiferent de nivelul de dezvoltare şi capacitatea financiară. În orice caz, consideraţia şi preocuparea pentru acest aspect reprezintă investiţia cheie, iar beneficiile vor fi enorme.

Un oraş plin de viaţă, sigur, viabil şi sănătos este scopul principal al Planului pentru New York NYC din 2007[3]. O nouă pistă de biciclete şi un trotuar lărgit pe Broadway, în Manhattan (implementate în 2008)[4].

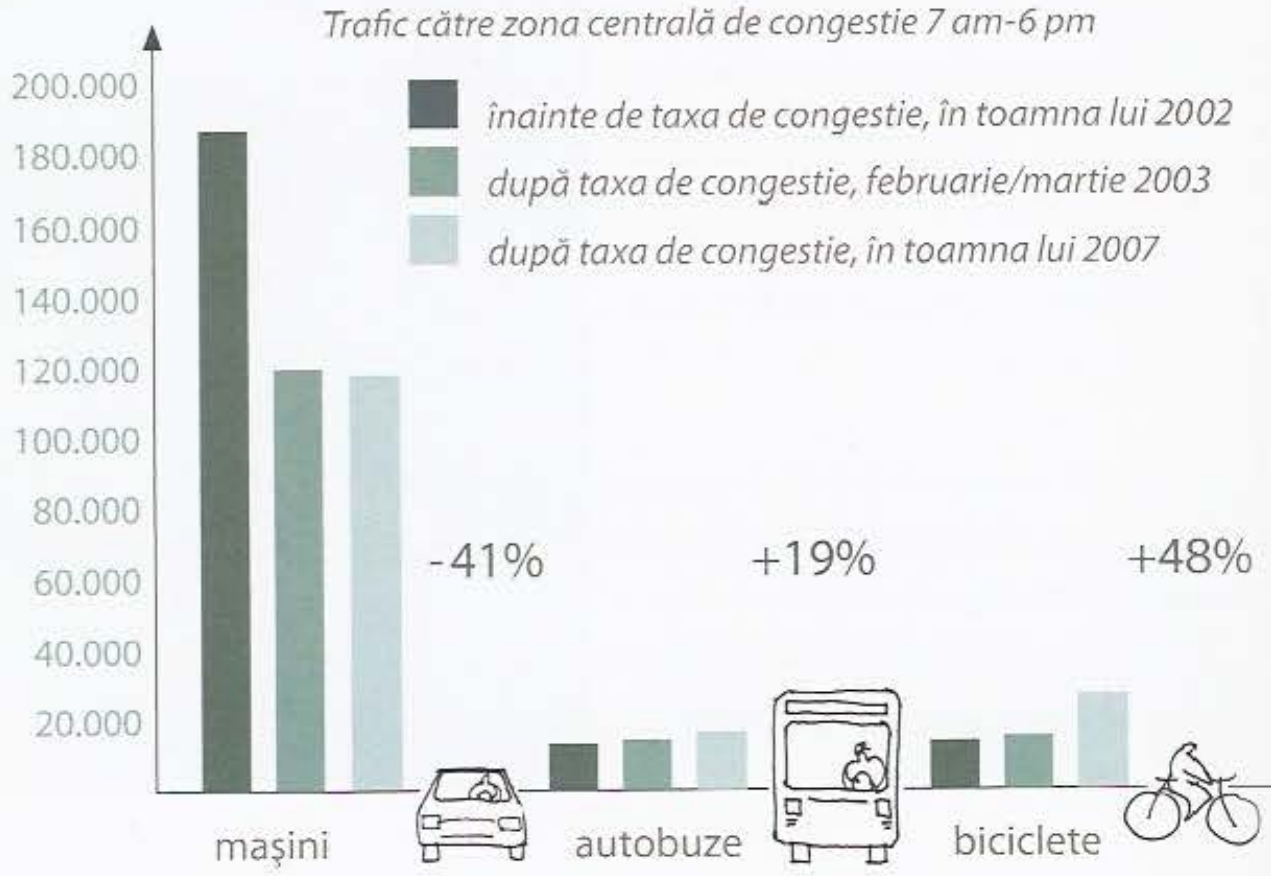
mai multe drumuri – mai mult trafic. mai puține drumuri – mai puțin trafic

După 100 de ani de trafic auto, ideea că mai multe drumuri atrag mai mult trafic este acceptată ca fapt real. În Shanghai, China şi în alte oraşe mari, mai multe drumuri înseamnă într-adevăr mai mult trafic şi mai multă congestie.

Când marea autostradă Embarcadero Freeway din San Francisco a fost închisă, după cutremurul din 1989, oamenii şi-au adaptat rapid rutina şi traficul rezidual a găsit alte rute. Astăzi, Embarcadero este un bulevard prietenos, cu copaci, troleibuze şi condiții rezonabile pentru viața urbană şi pentru bicicliști.



În 2002, Londra a introdus taxa de congestie rutieră, care însemna că şoferii trebuie să plătească pentru a intra cu maşina în partea centrală a oraşului. De la început, taxa de congestie a rezultat într-o reducere dramatică a traficului auto. Zona a fost extinsă ulterior spre vest şi cuprinde acum aproape 50 kmp[5].



1.2
La început modelăm noi oraşele – apoi ne modelează ele pe noi

urbanismul şi configurarea zonelor funcţionale – o chestiune de încurajare

Cercetând istoria oraşelor, se observă cu uşurinţă că structura şi planificarea urbană încurajează un anumit mod de operare a aşezărilor şi comportamentului uman. Imperiul Roman avea oraşele sale coloniale cu reţele rigide şi înregimentate de străzi principale, forumuri, clădiri publice şi cazarme, o formulă care le întărea rolul militar. Structura compactă a oraşelor medievale cu distanţe scurte, scuaruri şi pieţe le potenţa funcţiunea de bază drept centre comerciale şi meşteşugăreşti. Remodelarea urbană operată de Haussmann în Paris după 1852, şi în special marile bulevarde au avut rolul de a sprijini controlul militar al populaţiei şi au furnizat logistica pentru o „cultură a bulevardului", care la rândul său a încurajat apariţia promenadelor şi a cafenelelor de-a lungul străzilor largi ale oraşului.

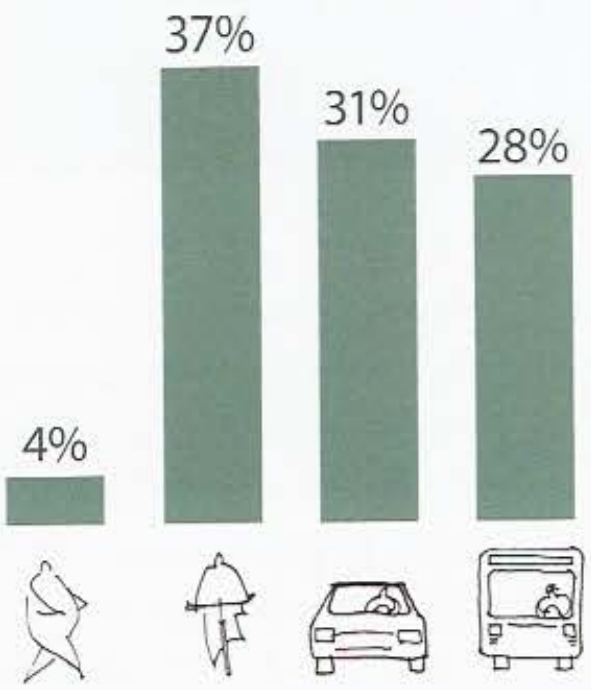
mai multe drumuri – mai mult trafic

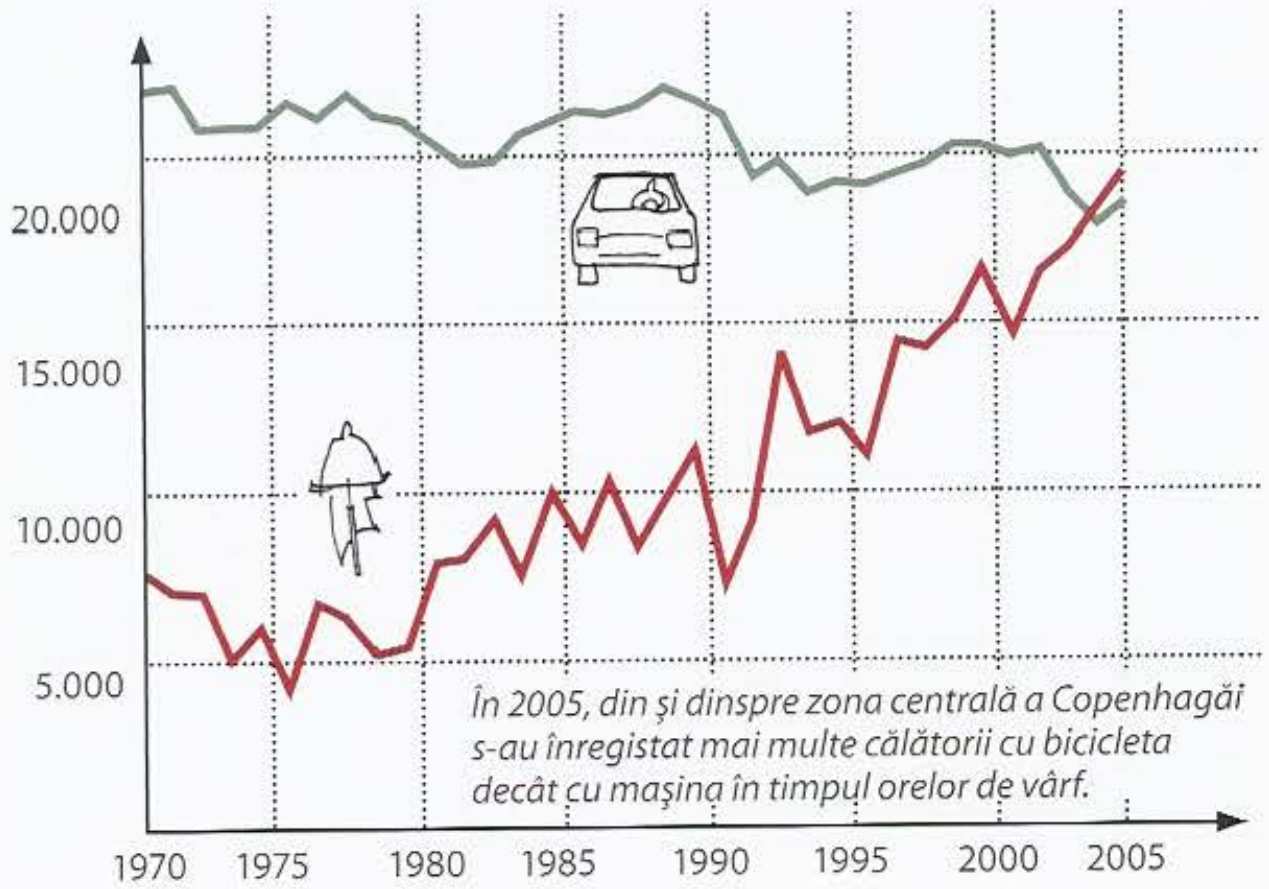
Legătura dintre semnalele de încurajare înscrise în configuraţia urbană şi comportamentul societăţii a devenit şi mai evidentă în oraşele secolului al douăzecilea. În eforturile de a face faţă valului de trafic auto mereu în creştere, tot spaţiul urban disponibil a fost pur şi simplu ticsit cu vehicule în mişcare sau parcate. De la oraş la oraş, traficul s-a amplificat exact atât cât încăpea pe străzi. De fiecare dată, eforturile de a diminua presiunea congestiei prin construirea de noi drumuri şi de mai multe garaje au generat mai mult trafic şi mai multă congestie. Volumul de trafic oriunde în lume este mai mult sau mai puţin arbitrar, depinzând de infrastructura de transport disponibilă. Pentru că e simplu de găsit un motiv pentru a petrece mai mult timp la volan, construirea de noi drumuri reprezintă practic o încurajare de a cumpăra şi a aduce mai multe maşini în spaţiul străzii.

drumuri mai puţine – trafic mai puţin?

Dacă mai multe drumuri conduc la mai mult trafic, ce se întâmplă dacă descurajăm prezenţa maşinilor în spaţiul public? În San Francisco, cutremurul din 1989 a provocat daune atât de mari uneia dintre arterele vitale din centrul oraşului – autostrada Embarcadero de-a lungul golfului, mereu aglomerată – încât aceasta a trebuit să fie închisă. Astfel, o rută semnificativă către centrul oraşului a fost eliminată dintr-o singură lovitură, dar, înainte ca planurile de reconstrucţie să fie finalizate, se putea vedea limpede că oraşul se descurca cu succes şi fără ea. Utilizatorii şi-au adaptat rapid comportamentul la noua situaţie şi în locul autostrăzii supraetajate afectate de cutremur, astăzi se află un bulevard urban cu troleibuze, arbori şi trotuare ample.

Jos: mersul către şi de la locul de muncă în Copenhaga (2008).





Timp de mulți ani, Copenhaga a încurajat traficul de biciclete. Rețelele de piste de biciclete foarte bune susțin astăzi un sistem sigur şi eficient de trafic alternativ. În 2008, 37% din călătoriile către şi de la locul de muncă erau făcute cu bicicleta. Obiectivul este de 50%[6].

Dezvoltarea unei culturi a bicicletei este un rezultat semnificativ al multor ani de muncă dedicați încurajării cicliştilor în Copenhaga. Bicicleta a devenit o parte importantă a activității de zi cu zi pentru toate grupurile sociale. Mai mult de 50% din locuitorii Copenhagăi merg pe bicicletă în fiecare zi[7].

San Francisco a continuat să convertească autostrăzi în paşnice străzi urbane în decursul anilor următori. Exemple similare se găsesc şi în Portland, Oregon; Milwaukee, Wisconsin şi Seul, Coreea, unde dezafectarea unor mari sisteme rutiere a redus capacitatea şi volumul de trafic.

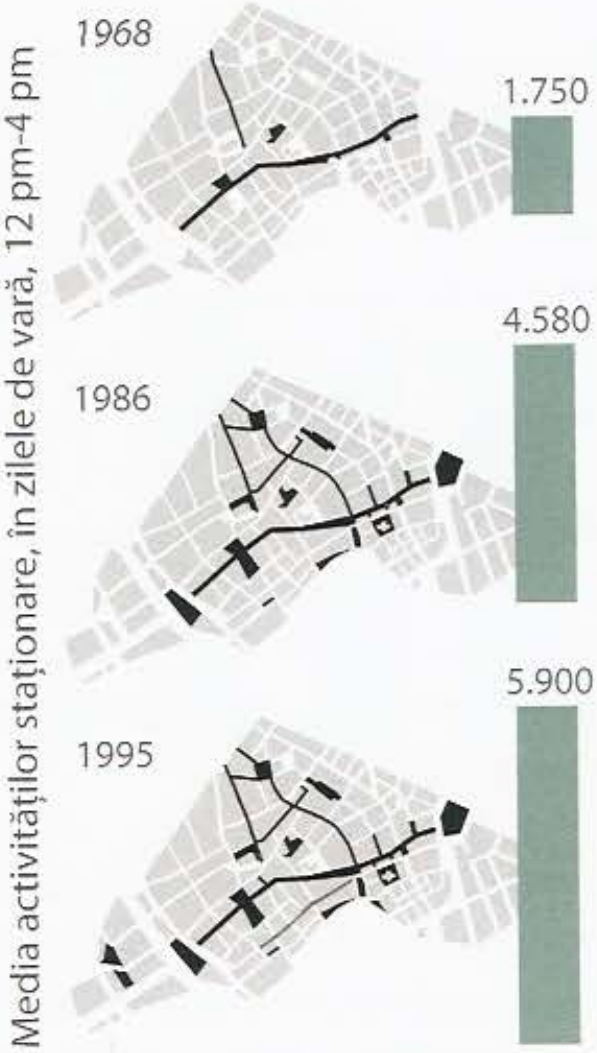
În 2002, administrația Londrei a instituit tarife rutiere pentru vehiculele care intrau în centrul oraşului. Efectul imediat al noii „taxe de congestie" a fost o reducere cu 18% a traficului în zona centrală de 24 kmp. Câțiva ani mai târziu, traficul a crescut din nou în zonă, după care taxa a fost ridicată de la 5£ la 8£, iar traficul a scăzut din nou. Taxa a făcut din descurajarea intrării automobilelor în oraş o lege. Traficul s-a diminuat, iar fondurile provenite din taxe sunt folosite pentru a îmbunătăți sistemul de transport public, care de acum transportă mai mulți pasageri. Modelul de funcționare a zonei a fost reformat cu succes [8].

condiții mai bune pentru bicicliști – mai mulți bicicliști

Municipalitatea Copenhagăi a început să se ocupe de restructurarea rețelei stradale acum mai multe decenii, eliminând benzi de circulație şi locuri de parcare în mod deliberat pentru a îmbunătăți condițiile de siguranță pentru biciclete. An de an, bicicletele au fost încurajate tot mai mult. Întregul oraş este acum deservit de un sistem convenabil şi eficient de piste, separate prin borduri de trotuare şi de benzile de circulație. Intersecțiile sunt marcate cu treceri de biciclete vopsite în albastru şi, împreună cu semafoare speciale, care semnalizează verde şase secunde înainte ca maşinilor să le fie permis să pornească de pe loc, fac ciclismul mult mai sigur în oraş. Pe scurt, bicicliştii au fost încurajați fără rețineri, iar rezultatele se reflectă vizibil în felul în care sunt folosite străzile.

Pe măsură ce condițiile se îmbunătățeau, s-a dezvoltat o nouă cultură a bicicletei. Copii sau persoane în vârstă, oameni de afaceri sau studenți, părinți cu copii mici, primari sau membri ai familiei regale, toți merg pe bicicletă. Bicicleta a devenit principala modalitate de a naviga prin oraş. Este mai rapidă şi mai ieftină decât alte opțiuni de transport, precum şi benefică pentru sănătate.

O amplă inițiativă de extindere a posibilităților pentru mersul cu bicicleta a fost demarată în New York în 2007. Fotografiile arată 9th Avenue, în Manhattan, în aprilie şi noiembrie 2008, cu noua pistă de biciclete „Copenhaga style", concepută astfel încât maşinile parcate să protejeze bicicliştii. Traficul de biciclete s-a dublat la New York, în numai doi ani.



Printr-un proces treptat, zonele pietonale din Copenhaga s-au extins începând din 1962. Studiile asupra spațiilor publice și vieții urbane din 1968, 1986 și 1995 arată că durata petrecerii timpului în oraș a crescut de patru ori în perioada studiată. Cu cât are la dispoziție mai mult spațiu, cu atât sporește și se extinde vitalitatea urbană[10]. Dreapta sus: Strædet, o stradă din Copenhaga, înainte și după conversia într-o stradă cu prioritate pietonală în 1992. Dreapta: Nyhavn convertit într-o stradă pietonală în 1980.

condiții mai bune pentru viața urbană – mai multă vitalitate

Deloc surprinzător, o legătură directă poate fi de asemenea observată între inițiativele de încurajare a pietonilor și a vieții urbane și modul de folosire a spațiilor orașului.

Multe orașe vechi au fost create ca orașe pietonale, iar cele în care topografia a făcut accesul mașinilor imposibil sau în care economia și organizarea socială se bazează încă pe mersul pe jos, continuă să funcționeze ca atare. Veneția se bucură de un statut cu totul special în rândul vechilor orașe de acest tip. De-a lungul unei istorii milenare, aceasta a funcționat neîntrerupt ca oraș pietonal.

Chiar și astăzi, este una dintre puținele așezări din lume care și-au păstrat esența, deoarece străzile sale înguste și numeroasele poduri peste canale au făcut imposibil accesul autovehiculelor. În Evul Mediu,

Veneția era cel mai mare și cel mai bogat oraș din Europa. Aceasta, în combinație cu faptul că timp de secole structura sa a fost concepută pentru și adaptată pietonilor, face ca Veneția să fie un model de lucru pentru ceea ce înseamnă să ții cont de dimensiunea umană.

Veneția are totul: structură urbană densă, distanțe de mers scurte, trasee frumoase, predominanța funcțiunilor mixte, clădiri cu parter animat, arhitectură de calitate și detalii realizate cu grijă – iar toate acestea sunt la scară umană. Timp de secole, Veneția a oferit un cadru sofisticat pentru viața urbană și continuă să-l ofere, încurajând fără rețineri mersul pe jos.

Din fericire, astăzi putem studia rezultatele încurajării vieții pietonale și urbane în orașele cândva dominate de trafic și de lipsa dimensiunii umane. În ultimele decenii, multe localități au făcut eforturi susținute să ofere pietonilor și vieții urbane condiții mai bune.

Schimbările din Copenhaga, Danemarca și Melbourne, Australia sunt cu precădere relevante în acest sens, pentru că aceste orașe nu numai că au îmbunătățit sistematic condițiile pentru pietoni și viață urbană, ci au și documentat schimbările și pot ilustra raportul între intervențiile operate și efectele asupra vitalității orașului.

Copenhaga – îmbunătățirea spațiului urban a stimulat vitalitatea orașului

După mulți ani de eliminare sistematică a zonelor pietonale, Copenhaga a fost unul dintre primele orașe din Europa care a atacat această problemă, în 1960, și a început să reducă traficul și parcările auto în centrul orașului pentru a re-crea un spațiu adecvat pentru viața urbană.

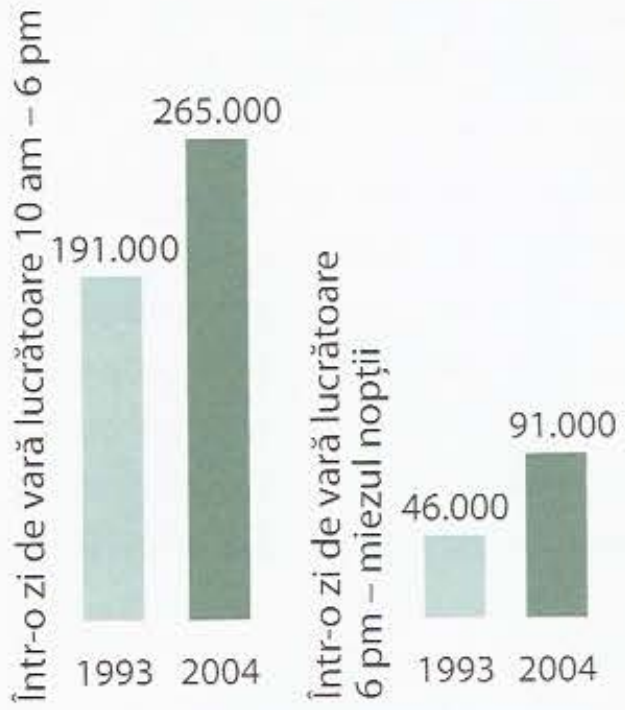
Strada principală a Copenhagăi, Strøget, a fost convertită în promenadă pietonală în 1962. Intervenția a fost întâmpinată cu mult scepticism. Poate un astfel de proiect să aibă succes în nord?

După o scurtă perioadă de timp, a devenit clar faptul că proiectul se bucura de un succes peste toate așteptările, mult mai repede decât fusese anticipat. Numărul de pietoni a crescut cu 35% numai în primul an. Mersul pe jos devenise mult mai confortabil și era loc pentru mai multe persoane. De atunci, numeroase străzi au fost convertite în pietonale și, unul câte unul, loturile de parcare din centrul orașului au fost transformate în scuaruri destinate vieții urbane.

În perioada 1962-2005 suprafețele dedicate pietonilor și vieții urbane s-au multiplicat de șapte ori: de la aproximativ 15.000 mp la 100.000 mp.[11]

Cercetătorii de la Școala de Arhitectură, din cadrul Royal Danish Academy of Fine Arts, au monitorizat evoluția ritmului vieții urbane pe durata întregii perioade. Analize aprofundate în 1968, 1986, 1995 și 2005 au documentat o schimbare semnificativă în viața urbană. Numeroasele inițiative care au încurajat activitatea în spațiile colective au avut ca rezultat un nou și remarcabil model urban: mult mai mulți oameni merg pe jos și petrec timp în oraș.[12]

Acest model inițiat în zona centrală orașului este acum transpus în cartierele periferice unde, în ultimii ani, mai multe străzi și piețe de circulație au fost convertite din insule de trafic în scuaruri pentru pietoni.



Din 1993 până în 2004 Melbourne, Australia, a implementat un amplu program de îmbunătățire a condițiilor de viață în oraş. Un studiu efectuat în anul 2005 a arătat o creştere a numărului de pietoni cu 39% din 1993 şi de trei ori mai multe persoane care petrec timp în oraş. Îmbunătățirea calității spațiilor urbane a servit ca o invitație directă pentru creşterea activității în oraş.[13]

Federation Square este unul din spațiile care funcționează optim în Melbourne; multe dintre aleile şi arcadele neglijate ale oraşului au fost integrate ca spații de stat. Într-adevăr, Melbourne a făcut eforturi impresionante pentru a încuraja locuitorii să-şi folosească oraşul.

Concluzia exemplului oferit de Copenhaga este fără echivoc: când invităm oamenii, nu maşinile, în oraş, traficul pietonal şi vitalitatea urbană cresc corespunzător.

Melbourne – străzi îmbunătăţite, mai multe pieţe, mai multă vitalitate urbană

În jurul anului 1980 centrul oraşului Melbourne era o colecţie anonimă de clădiri de birouri şi blocuri turn, fără viaţă şi utilitate. Oraşului i se spunea „gogoaşa", pentru că era practic gol în centru. În 1985 a fost iniţiat un proiect major de revitalizare, pentru a transforma zona centrală într-un nod dinamic şi atractiv pentru cei peste trei milioane de locuitori ai regiunii. Între 1993 şi 1994 au fost analizate problemele oraşului, a fost documentat volumul de activitate urbană şi s-a lansat un program ambiţios de intervenţii pentru decada următoare.

Între 1994 şi 2004 s-au realizat o serie impresionantă de îmbunătăţiri. Totalul unităţilor de locuit din oraş s-a înmulţit de zece ori, iar numărul locuitorilor a crescut de la 1.000 (1992) la aproape 10.000 (2002). Totalul înscrierilor studenţilor la şcolile din centru sau din apropiere a crescut cu 67%. Au fost construite noi pieţe, între care Federation Square, cu o arhitectură remarcabilă; au fost prevăzute mici arcade, alei şi promenade de-a lungul râului Yarra pentru plimbările şi odihna pietonilor. [15]

Factorul semnificativ l-a constituit însă hotărârea de a încuraja oamenii să meargă pe jos. De la înfiinţare, Melbourne a fost o colonie tipic englezească cu străzi largi şi parcele regulate. La începutul procesului de revitalizare urbană, s-a decis să se elimine toate obstacolele din calea pietonilor pentru a-i încuraja să profite de străzile oraşului. S-au lărgit trotuarele, pavajele au fost refăcute cu piatră Bluestone din carierele locale şi străzile au fost echipate cu o nouă colecţie de mobilier urban din materiale de calitate. Strategia pietonală a oraşului a fost urmată de o politică de „înverzire" care a inclus plantarea anuală a 500 de copaci pentru a spori caracterul şi umbra trotuarelor. Un program extins de artă urbană şi un proiect bine conceput de iluminat nocturn completează

După conversia arterei New Road în pietonal în Brighton, Anglia, traficul pietonal a crescut cu 62%, în timp ce numărul de opriri în oraş a crescut cu 600%. Fotografiile arată strada înainte şi după conversie în 2006.[14]

Râul care trece prin Aarhus, cel de-al doilea oraş ca mărime din Danemarca, a fost astupat şi folosit ca arteră de circulaţie înainte de a fi redeschis în 1998. De atunci, zona pietonală de agrement de-a lungul râului a devenit spaţiul cel mai popular din oraş. Preţurile proprietăţilor imobiliare din apropiere sunt, de asemenea, printre cele mai mari din oraş.

imaginea oraşului generată de o politică decisivă orientată către încurajarea traficului şi a prezenţei pietonilor. Două ample sondaje asupra vitalităţii spaţiilor publice realizate în 1994 şi 2004 demonstrează că atât traficul, cât şi prezenţa pietonilor au înregistrat creşteri pronunţate în relaţie cu îmbunătăţirile implementate. Per total, traficul pietonal din centrul oraşului Melbourne în timpul săptămânii a crescut cu 39% pe parcursul zilei, în timp ce pe durata nopţii s-a dublat. Este interesant de observat că aceste creşteri nu se referă numai la străzile principale, ci la întreaga zonă centrală a oraşului, în care oamenii pur şi simplu se îngrămădesc. Timpul petrecut în oraş a crescut de asemenea în mod semnificativ. Noile pieţe, trotuarele încăpătoare şi pasajele de curând renovate oferă numeroase şi atrăgătoare opţiuni de petrecere a timpului, ceea ce a dus aproape la triplarea nivelului de activitate în zilele lucrătoare. [16]

documentarea vitalităţii urbane – un instrument important în dezvoltarea oraşului

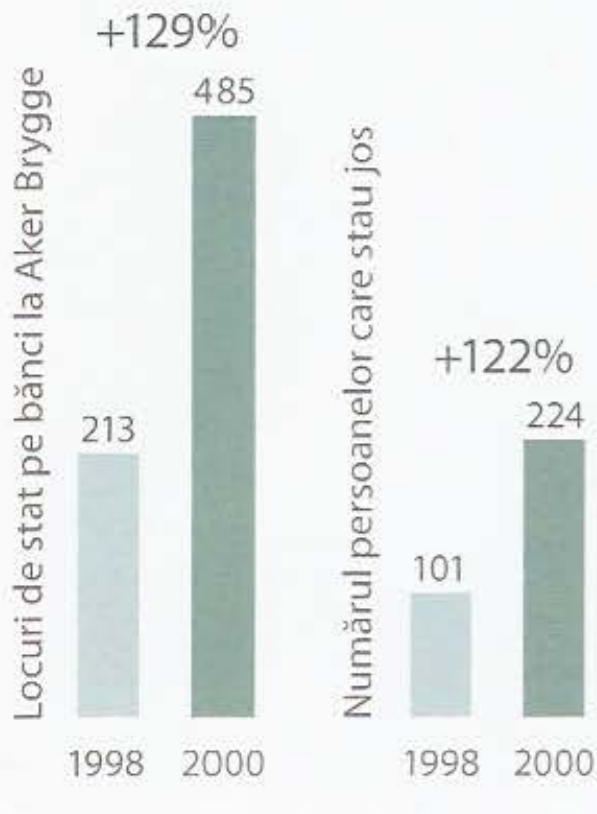
Sondajele din Melbourne şi Copenhaga sunt deosebit de interesante deoarece documentează faptul că îmbunătăţirea condiţiilor pentru traficul pietonal şi viaţa urbană influenţează modul de utilizare a oraşului şi creşterea vitalităţii. A fost astfel documentată o conexiune precisă între calitatea spaţiului urban şi dinamica vieţii urbane, atât în Melbourne, cât şi în Copenhaga – la nivel de oraş.

spaţii urbane mai bune, mai multă vitalitate – oraşe, spaţiu urban şi detalii

Deloc surprinzător, legătura strânsă între utilizarea spaţiului urban de către oameni, calitatea acestuia şi gradul de interes în dimensiunea umană este o relaţie general valabilă, vizibilă la orice scară. Aşa cum municipalităţile pot încuraja sau nu viaţa urbană la nivelul oraşului, se pot găsi multe exemple care ilustrează cum renovarea unui singur loc sau chiar şi intervenţii la nivel de mobilier şi de detaliu pot stimula oamenii să utilizeze spaţiul într-un mod complet diferit.

Râul din Aarhus, Danemarca, care a fost astupat şi transformat într-o arteră pentru automobile în 1930, a fost redescoperit în 1996-1998, iar spaţiile de-a lungul apei au fost reconfigurate ca zone de recreere.

Mai multe bănci, mai multe persoane stau jos: exemplul Aker Brygge, Oslo



Intervențiile mai modeste pot avea, de asemenea, un efect considerabil. Dublarea numărului de locuri de stat în Aker Brygge din Oslo a dublat numărul de persoane care petrec timp în zonă.[17]

De atunci, acestea sunt cele mai utilizate spații în aer liber ale orașului. Conversia a devenit atât de populară și a avut atât de mult succes economic – valoarea clădirilor de-a lungul râului s-a dublat – încât o altă mare secțiune a râului a fost redeschisă în 2008. Noile spații urbane și invitația de a le explora au condus la tipare și dinamici cu totul noi de utilizare a orașului.

Modificări simple, cum ar fi înmulțirea băncilor din portul Aker Brygge din Oslo, pot schimba semnificativ dinamica utilizării spațiului. În 1998, vechile bănci au fost înlocuite cu unele noi, care au făcut să crească foarte mult locurile de stat în zonă (129%). Sondajele din 1998 și 2000, de dinainte și de după schimbare, arată că și numărul de persoane care staționează și se odihnesc în zonă s-a dublat ca răspuns la noile condiții (+122%) .[18]

prezența oamenilor în oraș – o chestiune de încurajare

Concluzia că îmbunătățirea spațiului urban îi va spori gradul de utilizare este așadar general valabilă atât la nivelul spațiului orașului, cât și la nivelul fiecărei bănci în parte. Aceeași concluzie este de asemenea valabilă în diverse culturi și părți ale lumii, în diverse climate, economii și realități sociale. Intervențiile fizice pot influența în mod decisiv dinamica de utilizare a orașelor și a zonelor urbane. Dacă oamenii sunt sau nu dispuși să petreacă timp în oraș este așadar o chestiune de atenție acordată dimensiunii umane și de lansare a unor încurajări convingătoare.

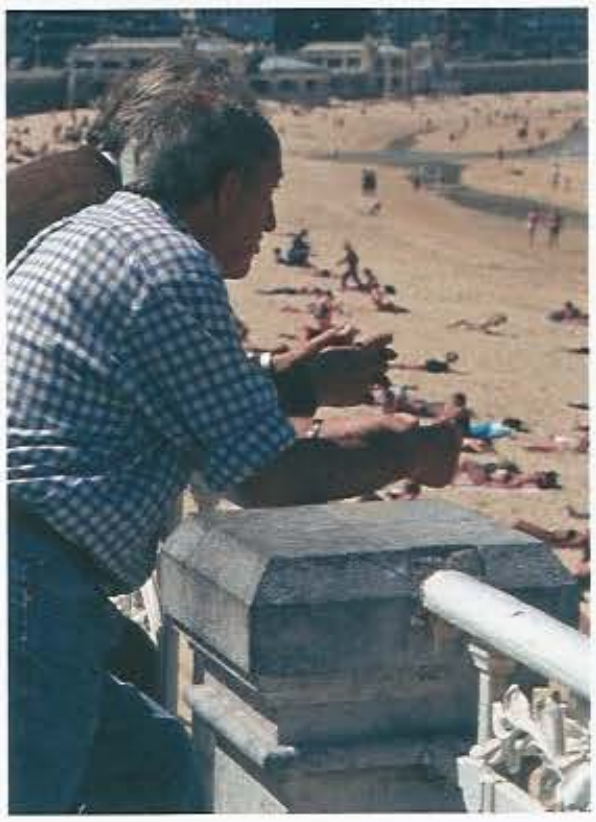
În fiecare vară, strada de-a lungul râului Sena în Paris este închisă și transformată în „Paris Plage", rapid luată cu asalt de mii de parizieni care așteaptă toată iarna sosirea acestui moment.

activităţi necesare, opţionale şi sociale

Activităţile necesare sunt o parte integrată, nu opţională a vieţii de zi cu zi. Aici nu avem de ales.

Activităţile opţionale sunt relaxante şi distractive. Calitatea oraşului este o condiţie prealabilă decisivă pentru această categorie importantă de activităţi.

Activităţile sociale includ toate tipurile de contact între oameni şi au loc peste tot unde se află oameni în spaţiul urban.



1.3
Orașul ca loc de întâlnire

mersul pe jos înseamnă mult mai mult decât o plimbare!

Conceptual, „viața între clădiri" include toate activitățile diferite efectuate de oameni în spațiul public: drumuri cu varii scopuri dintr-un loc într-altul, plimbări, scurte opriri, răgazuri îndelungate, privitul vitrinelor, conversații și întâlniri, sport, dans, recreere, comerț stradal, jocurile copiilor, cerșitul și spectacolele de stradă, organizate sau informale.[19]

Mersul pe jos este un început, este punctul de plecare. Omul a fost creat pentru a merge și toate evenimentele mărunte sau majore ale vieții noastre se întâmplă mergând printre alți oameni. Viața în toată diversitatea ei se desfășoară în fața noastră atunci când mergem pe jos.

În orașele pline de viață, sigure, viabile și sănătoase, condiția esențială pentru vitalitatea urbană este constituită de posibilitățile de a merge pe jos. Într-o perspectivă mai largă, se poate afirma că o multitudine de oportunități sociale și de recreere valoroase se ivesc în mod natural atunci când mersul pe jos este încurajat și susținut.

Pe parcursul numeroșilor ani în care mersul pe jos a fost practic tratat ca o formă de transport aflată sub auspiciile planificării traficului, paleta de nuanțe și oportunități a vitalității urbane a fost în mare parte trecută cu vederea, ignorată. Termenii utilizați erau „trafic pietonal", „fluxuri de pietoni", „capacitatea trotuarului" și „traversarea străzilor în condiții de siguranță."

Însă pentru orașe mersul pe jos înseamnă mult mai mult decât atât. Înseamnă contact direct cu comunitatea, aer curat, timp în aer liber, plăcerile gratuite al vieții, experiențe și informații. În esență, mersul pe jos este o formă specială de comuniune între oamenii care împart spațiul public ca platformă și cadru comun.

înseamnă, de asemenea, un oraș ca loc de întâlnire

Dacă cercetăm mai atent studiile asupra vitalității urbane menționate mai devreme, putem vedea că în toate orașele în care condițiile pentru mersul pe jos au fost îmbunătățite, activitățile în care se implică pietonii au crescut semnificativ. Se poate observa o creștere încă și mai mare în activitățile sociale și de recreere.

După cum precizam mai devreme, mai multe drumuri încurajează mai mult trafic; îmbunătățirea condițiilor pentru bicicliști încurajează mai mulți oameni să meargă cu bicicleta. Prin îmbunătățirea condițiilor pentru pietoni, însă, nu numai că se consolidează traficul pietonal, ci, cu atât mai important, se stimulează vitalitatea orașului.

Astfel, putem transforma conversația despre problemele de trafic într-o discuție, mult mai amplă și mai semnificativă, despre condițiile de viață și opțiunile oamenilor în mediul urban.

o viață urbană cu multiple valențe

O caracteristică comună a vieții în spațiul urban ține de versatilitatea și complexitatea activităților sale, cu multe suprapuneri și schimbări frecvente între mersul pe jos cu un scop, opriri, odihnă și statul de vorbă. Acțiunile imprevizibile și neplanificate, spontane fac din mișcarea și petrecerea timpului într-un spațiu urban o atracție cu atât mai specială. Mergând pe jos, uitându-ne la oameni și evenimente, suntem mereu inspirați să ne oprim pentru a privi mai atent sau chiar pentru a ne alătura evenimentelor.

activitățile necesare – în orice circumstanțe

Din marea diversitate a activităților în spațiul urban emerge cu claritate organizarea primară a acestora. Cel mai simplu mod de a le clasifica și înțelege este prin plasarea celor mai importante categorii pe o scară ierarhică organizată în funcție de gradul lor de necesitate. La un capăt al ierarhiei sunt activitățile motivante, necesare, cu alte cuvinte, cele în care oamenii, în general, trebuie să se angajeze: mersul la muncă sau la școală, așteptatul autobuzului, livarea comenzilor către clienți. Aceste activități au loc în orice condiții.

activitățile opționale – în circumstanțe favorabile

La celălalt capăt al acestei ierarhii sunt activitățile predominant de recreere, opționale: plimbările pe jos, contemplatul orașului, statul pe o bancă pentru a te bucura de vremea bună sau de o privelişte.

Marea majoritate a celor mai atractive și populare activități urbane aparțin acestui grup opțional, pentru care calitatea urbană este o condiție prealabilă necesară.

Dacă mediul exterior face relaxarea imposibilă, spre exemplu, în timpul unei furtuni de zăpadă, activitatea stagnează. Dacă în schimb condițiile sunt tolerabile, numărul activităților necesare crește. Dacă, în sfârșit, condițiile exterioare sunt bune, oamenii se implică în mult mai multe activități necesare, precum și într-un număr extins de activități

opționale. Cei care merg pe jos sunt tentați să se oprească pentru a se bucura de vreme, locuri și de viața orașului, oamenii ies din clădiri pentru a sta afară, se scot scaune în fața casei, iar copiii ies la joacă.

versatilitatea vieții urbane depinde în mare măsură de încurajare

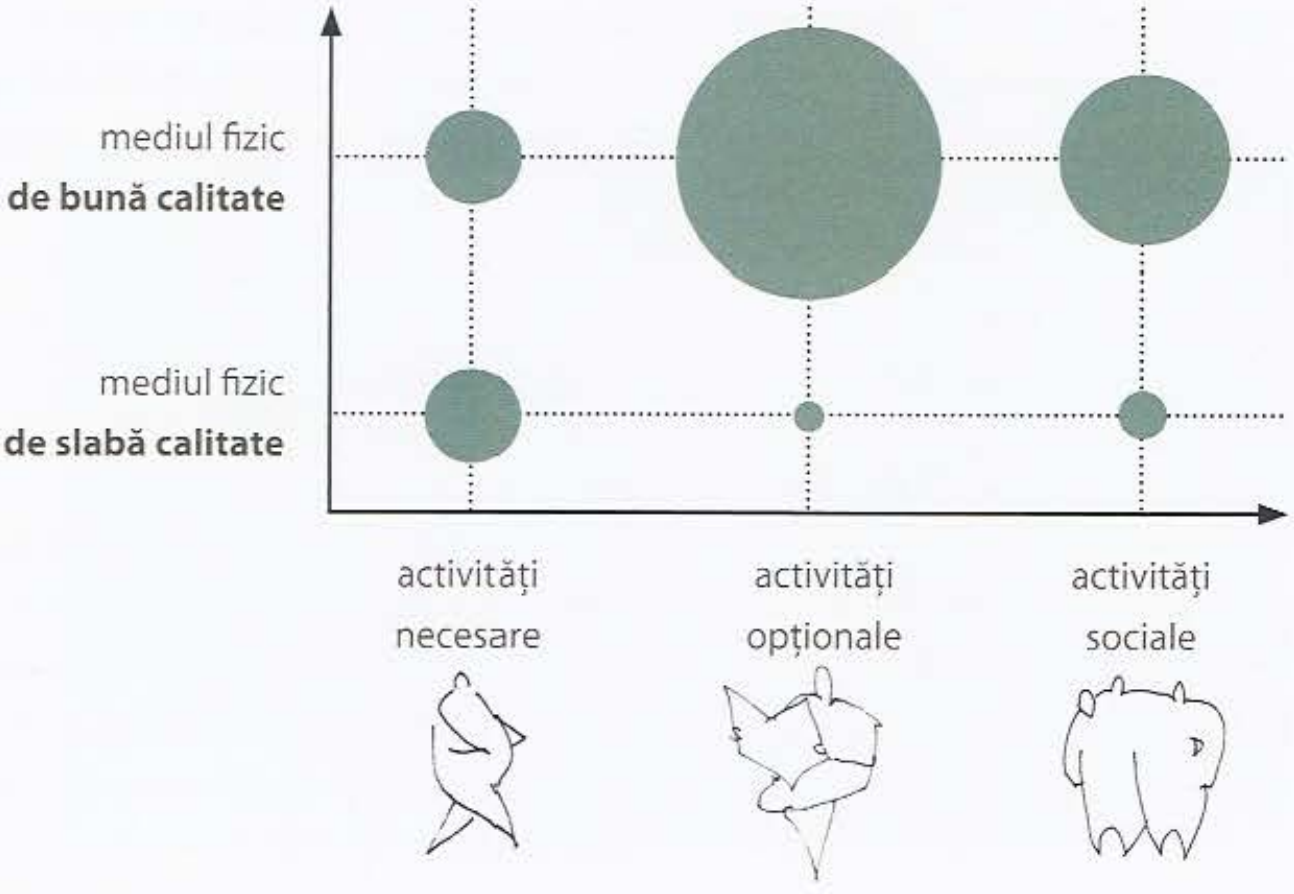
Nu întâmplător, clima este menționată ca factor important în determinarea amplorii și caracterului activităților în aer liber. Dacă e prea frig, prea cald sau prea umed, activitățile în aer liber sunt diminuate sau împiedicate cu totul.

Un alt factor foarte important este calitatea fizică a spațiului. Planificarea și designul pot influența durata și natura activităților. Pentru a încuraja oamenii să facă și altceva în aer liber ar trebui să li se asigure protecție, siguranță, suficient spațiu, mobilier adecvat și calitate vizuală.

Studiile asupra vitalității urbane discutate mai sus documentează și felurile în care populația este încurajată în mod activ nu numai să participe la traficul pietonal, ci să se implice într-o viață urbană variată și dinamică.

diversitatea vieții urbane – o veche tradiție și o politică urbană contemporană

Orașele și zonele urbanizate pot pregăti scene pentru activități specifice. Pe străzile centrale din Tokio, Londra, Sydney și New York, oamenii merg pe jos: nu rămâne loc pentru nimic altceva. În zonele turistice și de vacanță, unde petrecerea timpului, consumul și plăcerea sunt priorități de vârf, oamenii sunt încurajați să se plimbe și să zăbovească vreme îndelungată. În orașe tradiționale precum Veneția, oamenii sunt încurajați să participe la o viață urbană versatilă și complexă, cu condiții optime atât pentru trafic pietonal, cât și pentru petrecerea unui timp mai îndelungat. Tipare de activitate similare pot fi întâlnite în Copenhaga, Lyon, Melbourne și în alte orașe, mari sau mici, care au îmbunătățit în mod semnificativ condițiile de viață în spațiul urban în ultimele decenii. Traficul pietonal a crescut, iar activitățile opționale, de recreere s-au înmulțit vertiginos.



Reprezentarea grafică a legăturii dintre calitatea spațiilor în aer liber și a activităților în aer liber. O creștere a calității spațiilor în aer liber stimulează în special activitățile opționale. Creșterea nivelului de activitate încurajează apoi o creștere substanțială a activităților sociale.

În 2009, pe Broadway în New York City în zonele Times Square și Herald Square a fost oprit traficul, ceea ce a adus liniște, demnitate pentru pietoni și a redat încă 7.000 metri pătrați vieții urbane. Nivelul de activitate în noile spații a fost impresionant din prima zi.[21] *Stânga: Times Square, înainte și imediat după reconfigurare.*

interacțiunea dintre vitalitatea urbană și calitatea spațiului urban Exemplu: New York

Deși în mod tradițional traficul pietonal a dominat străzile din Manhattan, New York, în 2007 a fost lansat un program amplu pentru a încuraja o mai mare versatilitate a vieții urbane.[20] Scopul era acela de a oferi opțiuni mai bune de recreere și de petrecere a timpului liber ca un supliment la traficul pietonal intens, de regulă motivat de o finalitate precisă. De exemplu, pe Broadway, trotuarele au fost extinse ca să facă loc pentru cafenele și locuri de stat, în timp ce în Madison Square, Herald Square și Times Square au fost prevăzute o serie de zone pietonale cu multe posibilități de relaxare. În toate aceste cazuri, noile intervenții au fost îmbrățișate pe loc. Aproape de la o zi la alta, ele au îmbogățit viața urbană și i-au sporit varietatea. Chiar și în New York City există în mod evident nevoia pentru un spațiu public mai bun și interesul pentru a participa mai mult la viața urbană crește dacă i se oferă cadrul necesar.

activitățile necesare și opționale – o condiție prealabilă pentru activitățile sociale

Faptul că atât caracterul, cât și amploarea vitalității orașului sunt influențate dramatic de calitatea spațiului urban este, în sine, o conexiune importantă. Aceasta devine și mai interesantă dacă examinăm relațiile dintre activitățile necesare, opționale și baza activităților sociale. Dacă se consolidează vitalitatea urbană, se creează premisele pentru stimularea tuturor formelor de activitate socială din spațiul urban.

activitățile sociale – orașul ca loc de întâlnire

Activitățile sociale includ toate tipurile de comunicare între oameni și necesită prezența altor persoane. Dacă spațiul urban este animat de viață și activitate, se declanșează de asemenea și multe schimburi sociale. Dacă spațiul urban este pustiu și gol, nu se întâmplă nimic.
Activitățile sociale acoperă un spectru larg, începând cu numeroase contacte văz-auz pasive: urmărirea oamenilor și a evenimentelor. Această formulă de contact modestă, fără pretenții este activitatea socială cea mai răspândită, oriunde în lume.

Există apoi contacte mai active. Oamenii schimbă saluturi şi vorbesc cu cunoştinţele pe care le întâlnesc. Sunt întâlniri întâmplătoare, conversaţii mărunte dinaintea unui stand la piaţă, pe bancă sau oriunde aşteptăm ceva. Oamenii cer sfaturi pentru a ajunge în diverse locuri, schimbă remarci succinte despre vreme sau despre când ar trebui să ajungă autobuzul. Ulterior, din aceste saluturi scurte se pot dezvolta contacte mai avansate; se discută noi subiecte şi interese comune, pot creşte relaţii mai apropiate. Imprevizibilul şi spontaneitatea sunt cuvinte cheie. Între contactele mai avansate se numără jocurile între copii sau între tinerii care se întâlnesc pentru că frecventează acelaşi spaţiu urban.

Nu în ultimul rând, există şi grupul activităţilor comune mai mult sau mai puţin planificate: mersul la piaţă, petrecerile de stradă, mitingurile, paradele şi demonstraţiile.

multe lucruri de văzut şi o bogăţie de informaţii

Aşa cum s-a menţionat mai devreme, interacţiunile văz-auz sunt categoria cea mai amplă de contact social. Aceasta este, în acelaşi timp, şi forma de contact care poate fi cel mai direct influenţată de planificarea urbană. Semnalele de încurajare transmise de spaţiile urbane determină în mare măsură vitalitatea acestora, trebuie să ofere oamenilor posibilitatea de a interacţiona. Acest aspect este important deoarece contactele pasive văz-auz oferă un fundal şi un punct de plecare pentru alte forme de contact. Privindu-i şi ascultându-i pe alţii primim informaţii despre oamenii şi societatea din jurul nostru – este un început.

Experienţa vieţii urbane este, de asemenea, distractivă şi stimulantă. Scena se modifică de la un minut la altul. Sunt atâtea de văzut: comportamente, fizionomii, culori şi sentimente. Iar aceste experienţe sunt legate de una dintre cele mai importante teme din existenţa umană: oamenii.

„omul este cea mai mare bucurie a omului"

Declaraţia că „omul este cea mai mare bucurie a omului" vine din poemul Eddic Hávamál, un poem islandez vechi de mai bine de 1.000 de ani, care descrie succint interesul uman faţă de alte persoane. Nimic nu este mai important sau mai atrăgător.[22]

Peste tot în lume, clienţii cafenelelor de pe trotuare se orientează către atracţia numărul unu a oraşului: viaţa urbană (Strasbourg, Franţa).

„Omul este cea mai mare bucurie a omului”

Încă din leagăn, sugarii se străduiesc să vadă cât mai mult posibil în jurul lor, iar mai târziu se târăsc peste tot în case urmărind ce se întâmplă. Copiii îşi aduc jucăriile în sufragerie sau în bucătărie pentru a se afla în acelaşi loc în care se petrece viaţa de familie. Joaca în aer liber se desfăşoară nu neapărat în locuri special amenajate sau în zone fără trafic, ci cel mai adesea pe stradă, în parcări sau în faţa uşilor de la intrare, în preajma adulţilor. Tinerii se strâng pe lângă intrări sau la colţuri de stradă pentru a urmări ce se-ntâmplă – şi eventual pentru a se alătura evenimentelor.

Fetele se uită la băieţi şi vice versa – până la sfârşitul vieţii. Persoanele în vârstă urmăresc viaţa şi activitatea cartierului de la ferestre, din balcoane şi de pe bănci.

Aşadar, de-a lungul vieţii manifestăm o nevoie constantă de noi informaţii despre oameni, despre cum se desfăşoară viaţa lor şi despre mediul înconjurător. Aceste informaţii le putem dobândi acolo unde se află oameni, deci cu precădere în spaţiile urbane colective.

cea mai mare atracţie a unui oraş: oamenii

Studiile oraşelor din întreaga lume pun în lumină importanţa vitalităţii şi activităţii ca punct de atracţie al mediului urban. Oamenii se strâng acolo unde au loc evenimente şi caută în mod spontan prezenţa altor persoane.

Dacă au de ales între a se deplasa de-a lungul unei străzi pustii sau de-a lungul uneia animate, majoritatea oamenilor o aleg pe cea din urmă – unde mersul pe jos va fi mult mai interesant şi dublat de un sentiment de siguranţă. Studiul străzilor comerciale centrale din Copenhaga demonstrează că întâmplările, evenimentele sau chiar şantierele – unde pot fi urmăriţi oameni în acţiune, atrag mult mai multe persoane decât vitrinele magazinelor. Studiul băncilor şi scaunelor din spaţiul urban arată la rândul său că locurile de stat cu o vedere mai bună la viaţa de stradă sunt folosite mult mai des decât cele de pe care nu pot fi văzuţi oameni.[23]

Dispunerea şi folosirea scaunelor de cafenea dezvăluie o poveste similară. Cel mai important punct de atracţie al unei cafenele de pe trotuar este trotuarul, pentru că oferă perspective asupra vieţii urbane – scaunele cafenelelor sunt amplasate în consecinţă.

deliciul vieţii urbane – în desenele perspective

Nimic nu ne spune mai mult despre „viaţa între clădiri" ca element de atracţie pentru oameni ca desenele perspective ale arhitectului. Fie că dimensiunea umană este tratată cu atenţie în proiecte, fie că este complet neglijată, desenele sunt în general pline de oameni veseli, radiind de fericire. Mulţimea personajelor reprezentate conferă proiectelor o aură de bucurie şi atractivitate, sugerând că spaţiul abundă în trăsături pozitive, indiferent dacă aşa stau lucrurile sau nu. Prin urmare, e clar că oamenii sunt cea mai mare bucurie a oamenilor – cel puţin în desene!

oraşul ca loc de întâlnire – într-o perspectivă istorică

De-a lungul istoriei, spaţiul urban a funcţionat ca loc de întâlnire pe mai multe niveluri pentru locuitorii oraşului. Oamenii se întâlneau, aflau

noutăți, făceau afaceri, aranjau căsătorii; artiștii ofereau spectacole și negustorii scoteau diverse bunuri la vânzare. Oamenii participau la evenimentele orașului cu mic cu mare. Se țineau procesiuni, manifestări ale puterii, atât petrecerile, cât și pedepsele se desfășurau în public și la vedere. Orașul era mereu un loc de întâlnire.

sub presiunea invaziei automobilelor și ideologiei moderniste de planificare

Spațiul urban a continuat să funcționeze ca important loc de întâlnire pentru societate până în secolul 20, când triumful idealurilor de planificare ale modernismului a coincis cu invazia automobilelor. Discuția despre „moartea și viața" orașelor, lansată cu îndrăzneală de cartea jurnalistei Jane Jacobs în 1961, gravita în mare parte în jurul descompunerii treptate a posibilităților spațiului urban de a funcționa ca loc de reuniune. [24] Chiar dacă discuția s-a perpetuat și amplificat de atunci, vitalitatea orașului continuă să fie marginalizată în spațiul urban, în nenumărate locuri.

Ideologiile dominante de planificare au respins spațiul și vitalitatea urbană ca retrograde și inutile. Urbanismul s-a dedicat preponderent idealului de a dezvolta un cadru rațional și sistematizat pentru activitățile strict necesare. Creșterea traficului auto a scos viața urbană din scenă și a făcut mersul pe jos aproape imposibil. Comerțul și serviciile au fost în mare parte concentrate în mari mall-uri închise.

orașele neglijate – și viața orașului anulată!

Putem vedea rezultatele acestor tendințe în multe orașe, în special în sudul Statelor Unite ale Americii. În multe cazuri, oamenii au abandonat mediul urban și a devenit în mare măsură imposibil de navigat între diverse facilități și destinații fără mașină. Mersul pe jos, viața urbană și orașul ca loc social – toate au fost anulate, eliminate.

orașul ca loc de întâlnire – în secolul 21

Accesul la informații și contactele indirecte au crescut exploziv în ultimii ani. Televiziunea, internetul, poșta electronică și telefonia mobilă ne asigură contactul extins și ușor accesibil cu oameni din întreaga lume. Din când în când, se pune însă întrebarea: poate funcția socială a orașului să fie preluată de tehnologiile electronice?

Orașele fără viață sunt un fenomen larg răspândit în sudul Statelor Unite. Pietonii și viața urbană au renunțat la drepturi și totul trebuie făcut cu ajutorul automobilelor (Clarksdale, Mississippi).

Astăzi avem la dispoziție noi forme indirecte de comunicare. Ele pot să completeze, dar nu și să înlocuiască întâlnirile directe între oameni.

Evoluția vieții urbane din ultimii ani sugerează o realitate complet diferită. Contactele indirecte și afluxul de imagini care descriu experiențele altora nu concurează viața în spațiul public, ci mai degrabă stimulează oamenii să i se alăture și să joace un rol personal. Oportunitatea de a fi acolo în persoană, întâlnirile față în față și caracterul imprevizibil, surprinzător al experiențelor sunt calități pe care numai spațiul urban le are ca loc de întâlnire.

Este interesant de remarcat că, în aceleași decenii în care viața urbană a traversat un proces de renaștere remarcabil, au apărut și mijloacele de contact electronice. Avem nevoie de ambele opțiuni.

Multe schimbări sociale, în special în cele mai bogate părți ale lumii, contribuie la explicația interesului crescut pentru mișcarea și petrecerea timpului în spațiul public. Longevitatea, mai mult timp liber, economiile în general mai mari ne lasă mai mult timp și ne oferă mai multe resurse pentru relaxare și agrement.

Până în 2009, jumătate din gospodăriile din Copenhaga erau locuite de o singură persoană.[25] Diminuarea familiilor conduce la intensifica-

Plimbările prin oraș oferă experiențe directe tuturor simțurilor, precum și ocazii interesante de a face schimb de zâmbete și priviri (Robson Street, Vancouver, Canada).

Spaţiul public are o importanţă socială semnificativă ca forum pentru schimbul de idei şi opinii.

rea nevoii de contacte sociale în afara casei. Ca urmare a numeroaselor modificări în modul în care societatea şi economia sunt organizate, mulţi oameni trăiesc în prezent o viaţă din ce în ce mai privată, în reşedinţe individuale, cu maşini particulare, cu bunuri private. În aceste condiţii se manifestă un interes în constantă creştere pentru consolidarea contactelor cu societatea civilă în general.

Aceste noi necesităţi şi circumstanţe explică în mare măsură intensificarea spectaculoasă a utilizării spaţiilor publice ale oraşului, evidentă în toate oraşele care s-au străduit în ultimii ani să încurajeze participarea la viaţa urbană.

oraşul ca loc de întâlnire – într-o perspectivă socială

Cu mult mai mult decât zonele comerciale private, spaţiul public administrat în mod democratic oferă acces şi posibilităţi egale tuturor grupurilor sociale de a-şi exprima puncte de vedere diferite.

Găzduind un spectru vast de activităţi şi de participanţi, spaţiul public îşi demonstrează capacitatea de a consolida la modul general dezvoltarea durabilă a societăţii. Este deosebit de important faptul că toate grupurile societăţii, indiferent de vârstă, venit, stare, religie sau etnie, se pot întâlni faţă în faţă în spaţiul urban în timpul activităţilor de zi cu zi. Acest contact reprezintă o modalitate optimă de a furniza informaţii generale pentru toată lumea cu privire la compoziţia şi universalitatea societăţii. De asemenea, îi face pe oameni să se simtă mai în siguranţă şi încrezători cu privire la valorile umane, care se manifestă în contexte atât de diferite.

Ziarele şi televiziunea reprezintă opusul evident al posibilităţii de a trăi o experienţă de primă mână prin participarea directă la viaţa de zi cu zi a oraşului. Informaţiile comunicate de mass-media se concentrează în principal pe rapoartele accidentelor şi atacurilor, prezentând o imagine distorsionată a ceea ce se întâmplă în societate. Frica şi generalizările grosiere abundă în acest tip de atmosferă.

Este interesant de observat că strategiile de prevenire a criminalității subliniază importanța consolidării spațiului colectiv, astfel încât întâlnirile dintre oameni din grupuri sociale diferite să devină o parte din rutina de zi cu zi. Apropierea, încrederea reciprocă și considerația pot fi concepute ca diametral opuse zidurilor, porților și prezenței sporite a gărzilor pe stradă.

dimensiunea democratică

Interesele publice stabilesc regulile jocului în spațiile comune ale orașului, asigurând astfel libertatea oamenilor de a schimba mesaje personale, culturale și politice.

Importanța spațiului public este subliniată în numeroase acte publice, stabilind libertatea de exprimare și dreptul la întrunire pentru cetățeni. Această importanță este, de asemenea, demonstrată de frecventele interdicții ale mitingurilor în spațiul urban decretate de regimurile totalitare.

Ca interfață deschisă și accesibilă între oameni, spațiul urban oferă o arenă importantă pentru mitinguri politice de amploare, demonstrații și proteste, precum și pentru activități modeste, cum ar fi colectarea de semnături, distribuirea de manifeste sau organizarea de evenimente și proteste.

orașul ca loc de întâlnire – evenimente mici și perspective ample

Sustenabilitatea socială, siguranța, încrederea, democrația și libertatea de exprimare sunt concepte-cheie care descriu perspectivele societății asupra orașului ca loc de întâlnire.

Viața în spațiul urban este atotcuprinzătoare: de la priviri furișe sau evenimente minore la ample manifestări colective. O plimbare în spațiul public poate fi un scop în sine – dar și un început.

orașe de către oameni, pentru oameni

Spre deosebire de spațiul urban venețian, spațiile publice recuperate în Copenhaga, Melbourne și New York nu reprezintă o copie nostalgică în spiritul tradiției. Acestea sunt metropole contemporane cu economii solide, populație numeroasă și funcțiuni urbane versatile. Ceea ce le face remarcabile este înțelegerea tot mai profundă a faptului că orașele trebuie să fie concepute pentru a încuraja traficul pietonal și vitalitatea urbană. Ele recunosc importanța pietonilor și a bicicliștilor, pentru o societate sustenabilă și sănătoasă, și recunosc importanța vieții orașului ca loc de întâlnire atractiv, informal și democratic pentru rezidenții din secolul 21.

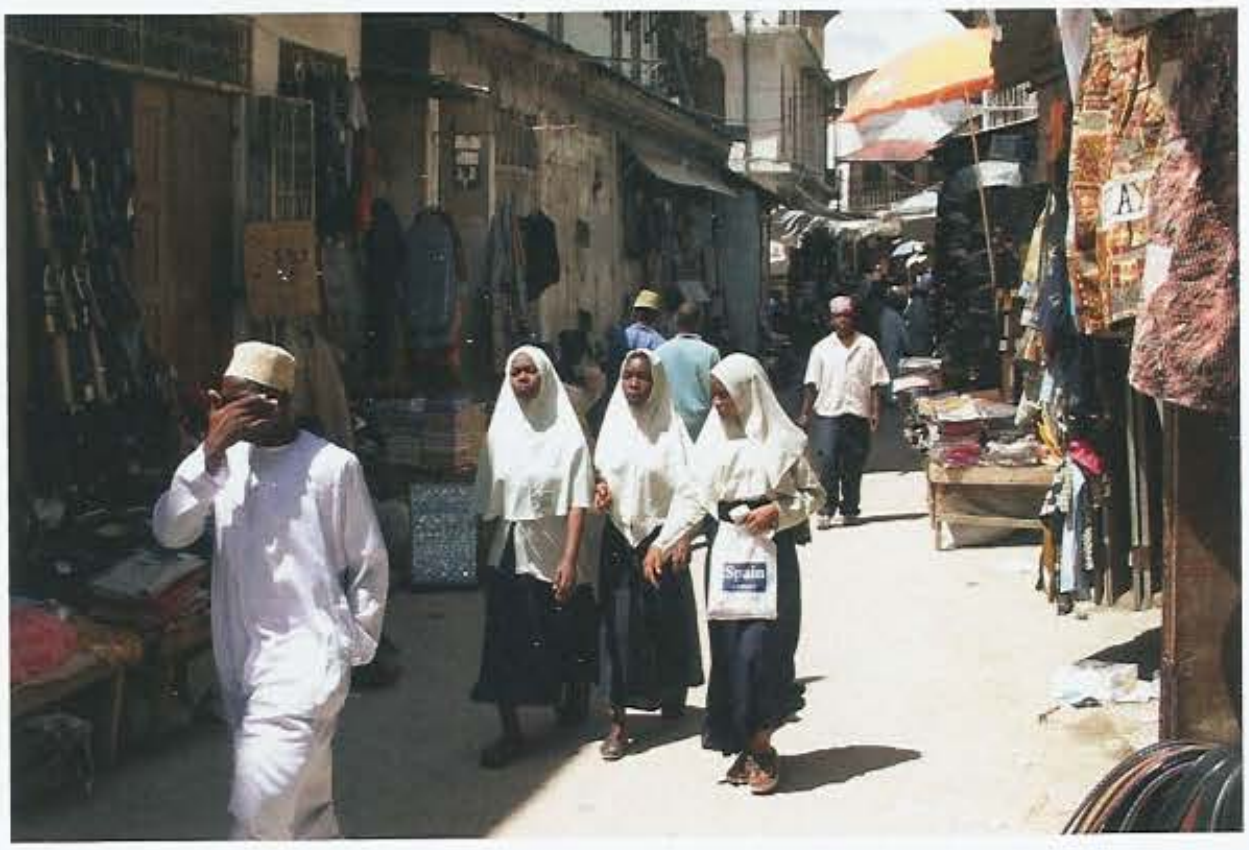
După aproape 50 de ani de neglijare a dimensiunii umane, acum, la începutul secolului 21, avem o nevoie urgentă și o dorință crescândă de a crea din nou orașe pentru oameni.

RESTAURANT
Danielsen
SØLV

2

Simțurile și scara

Clientul: o ființă umană orientată liniar, frontal, orizontal, deplasându-se cu maxim 5 km la oră (Laura, la vârsta de 1 an).



Elementele de bază ale arhitecturii urbane sunt spațiile de circulație și spațiile percepției. Strada reflectă mișcarea liniară a picioarelor și piața reprezintă zona pe care ochii o pot cuprinde (Stone Town, Zanzibar, Tanzania, și Ascoli Piceno, Italia).

Acest mic oraș este amplasat în golf ca o canapea pe colț în camera de zi. Spatele îi este acoperit și totul este la scară umană. Este un loc ideal unde să fii – chiar și pentru un oraș (Portofino, Italia).

2.1
Simțurile și scara

un mamifer cu aparat senzorial frontal și orizontal care se deplasează cu maxim 5 km/oră

În mod firesc, punctul de pornire în proiectarea oraşelor pentru oameni sunt simțurile şi mobilitatea acestora, care reprezintă baza biologică pentru comportamentul, activitățile şi comunicarea în spațiul urban.

Pietonii secolului 21 sunt rezultatul unei evoluții de milioane de ani. Omul s-a adaptat la mişcarea verticală, relativ lentă, cu ajutorul picioarelor, iar corpul său este liniar ca orientare.

În timp ce picioarele noastre pot păşi sau alerga înainte cu uşurință, înapoi sau lateral se mişcă cu mare dificultate. Simțurile noastre s-au dezvoltat, de asemenea, pentru a facilita mişcarea lentă către înainte, pe suprafețe cu precădere orizontale.

Ochii, urechile şi nasul sunt orientate către înainte pentru a ne ajuta să percepem eventuale obstacole, primejdii şi oportunități de pe drumul din fața noastră. Conurile şi bastonaşele din stratul fotoreceptor al ochiului sunt adaptate şi ele la experiența noastră orizontală, legată de pământ.

Astfel, ca ființe umane, putem vedea clar înainte, periferic în lateral, limitat în jos şi foarte puțin în sus. Brațele noastre sunt de asemenea orientate către înainte şi sunt optim poziționate pentru a atinge sau împinge obiectele de-a lungul traseului. Pe scurt, Homo sapiens sunt mamifere verticale care se mişcă cu predilecție frontal, liniar, orizontal. Căile de transport, străzile şi bulevardele sunt toate spații de circulație liniare, proiectate pe baza sistemului locomotor uman.

Unul dintre cele mai importante momente din viață este ziua în care un copil reuşeşte să se ridice în picioare şi începe să meargă: este momentul în care viața începe cu adevărat.

Deci, iată clientul nostru, un pieton cu toate caracteristicile, potențialul şi limitele sale. Practic, a lucra la scară umană nu înseamnă altceva decât asigurarea unor spații urbane de calitate pentru pietoni, care să ia în considerare posibilitățile şi limitele dictate de organismul uman.

distanța şi percepția

În cărțile sale *Silent Language* (1959) şi *Hidden Dimension* (1966), antropologul american Edward T. Hall oferă un excelent studiu al evoluției umane şi o prezentare a simțurilor noastre, cu caracteristicile şi importanța lor.[1]

Dezvoltarea simțurilor este strâns legată de istoria evoluției. Acestea pot fi clasificate destul de simplu în simțuri „de distanță" – văzul, auzul, mirosul – şi „de apropiere" – simțul tactil şi cel al gustului, care sunt legate de piele şi de muşchi, prin urmare de capacitatea de a simți căldura, frigul, durerea, precum şi textura şi forma. În timpul contactelor dintre oameni, simțurile intră în joc la distanțe extrem de diferite. Văzul este

Putem vedea un om de la 100 de metri distanță; iar dacă distanța este mai mică, putem vedea mai mult. Dar experiența devine interesantă și captivantă numai de la distanța de mai puțin de 10 metri și, de preferință, la intervale și mai mici, în care ne putem folosi toate simțurile.[2]

cel mai puternic dezvoltat dintre ele, prin urmare la început înregistrăm apariția unei alte ființe umane ca o formă vagă în zare. În funcție de context și de lumină, putem deosebi dacă e om, animal sau vegetație începând de la o distanță de 300 sau 500 de metri.

Abia când distanța se reduce la circa 100 de metri putem vedea în linii mari mișcările și limbajul corpului. Când persoana se apropie se observă dacă este bărbat sau femeie și cam ce vârstă are, iar de la 50-70 de metri o putem deja recunoaște. De la aceeași distanță se identifică și limbajul caracteristic al corpului sau culoarea părului.

De la o distanță de aproximativ 22-25 de metri putem citi cu exactitate expresia facială și emoțiile dominante – se observă dacă persoana în cauză este fericită, tristă, entuziasmată sau furioasă. Pe măsură ce subiectul se aproprie, devin vizibile din ce în ce mai multe detalii; câmpul vizual al privitorului este direcționat către partea superioară a corpului, apoi către față și în cele din urmă către părți ale feței. Între timp, subiectul a intrat deja de ceva vreme în raza auzului: de la 50-70 de metri putem auzi eventualele strigăte de ajutor. De la 35 de metri, se poate comunica unilateral dacă se folosește un ton ridicat, ca pe scenă, de la amvon, sau

ca într-un auditorium. La o distanță de 20-25 de metri se pot schimba mesaje scurte, dar o conversație reală nu este posibilă până când oamenii nu sunt la mai puțin de șapte metri unul de altul. Cu cât mai scurtă distanța, în intervalul dintre șapte metri și o jumătate de metru, cu atât mai detaliată și mai articulată poate fi și conversația.[3]

Celelalte simțuri intră și ele în joc pe măsură ce scade distanța: putem percepe mirosuri de transpirație sau de parfum. Putem simți diferențele de temperatură de pe piele, un mijloc important de comunicare. Îmbujorările, privirile afectuoase, furia intensă sunt comunicate și ele tot de aproape. Afecțiunea și atingerile fizice sunt de asemenea în mod natural limitate de raza distanțelor intime.

câmpul vizual social

Concluzia observațiilor cu privire la distanță, simțuri și comunicare este că la distanțe între 100 și aproximativ 25 de metri nu se petrec multe, după care bogăția de detalii și de interacțiuni senzoriale se intensifică dramatic pe măsură ce distanța scade, metru după metru. În cele din urmă, între șapte și zero metri, pot fi folosite toate simțurile, se percep toate detaliile și se manifestă sentimentele cele mai intense.

În contextul planificării urbane, unde relația dintre simțuri, comunicare și dimensiuni este un aspect important, vorbim de un câmp vizual social. Limita acestuia este de 100 de metri, distanța de la care putem vedea oameni în mișcare.

Douăzeci și cinci de metri reprezintă un alt prag important, cel de la care putem începe să decodificăm emoții și expresii faciale. Deloc surprinzător, aceste două distanțe sunt esențiale în configurarea mediului fizic în care se urmărește interacțiunea vizuală între persoane. [4]

urmărirea evenimentelor

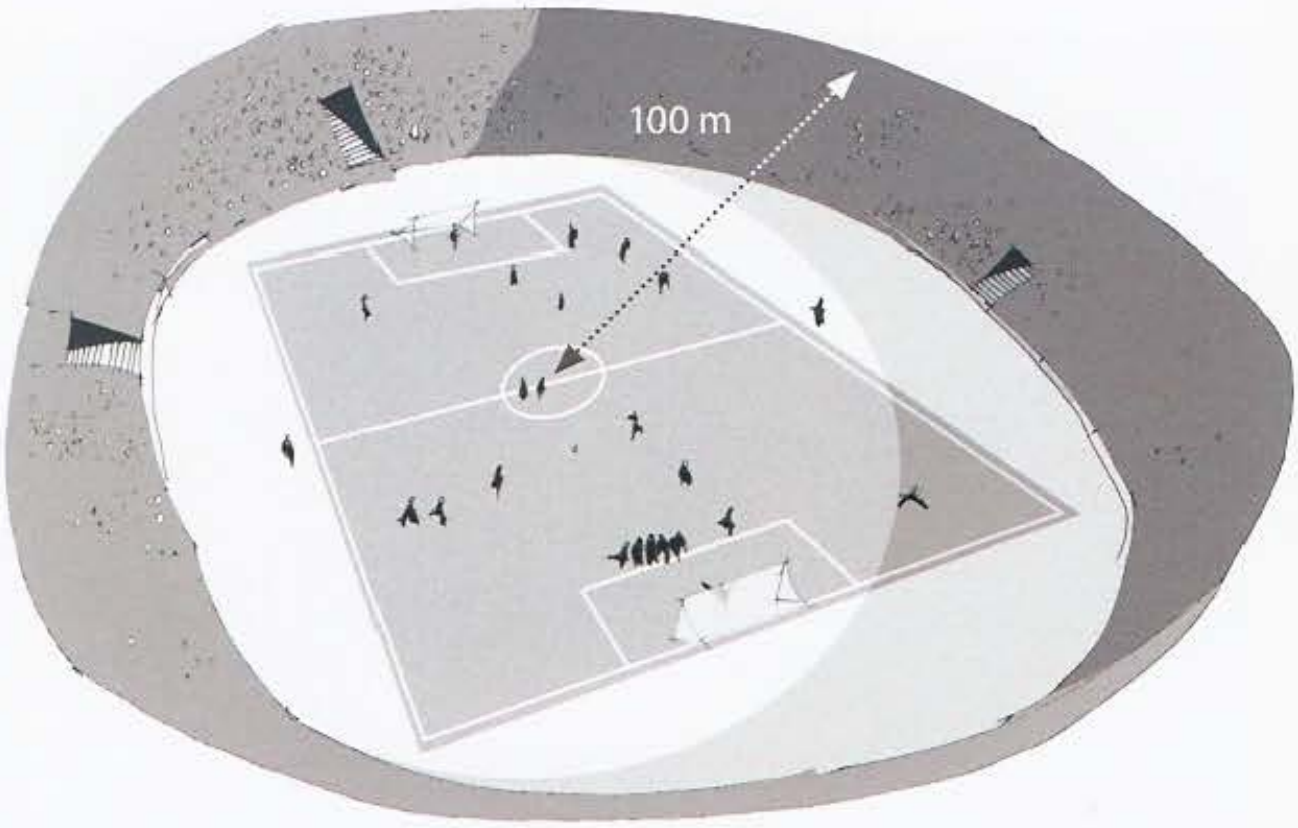
Arenele construite pentru evenimente cu spectatori, precum concertele, paradele și evenimentele sportive, aduc și ele în discuție distanța de 100 de metri. Pentru reprezentațiile sportive în care spectatorii trebuie să urmărească nu numai situația în ansamblu, ci și mingea, jucătorii și mișcările, distanța de la mijlocul terenului până la cele mai îndepărtate locuri trebuie să fie de aproximativ 100 de metri.

Arenele sunt proiectate astfel încât tribunele să se înalțe deasupra terenului în sine. În felul acesta, majoritatea spectatorilor văd totul de sus, ceea ce de obicei nu reprezintă o problemă pentru evenimentele sportive, în care toate operațiunile contribuie la atracția generală. Biletele se vând atâta timp cât locurile sunt situate în intervalul magic de aproximativ 100 de metri – distanța de la care se pot percepe oameni în mișcare.

Această distanță de 100 de metri impune în același timp și o limită a numărului de persoane care pot fi găzduite într-un loc. Chiar și cele mai mari arene nu pot găzdui decât un număr relativ limitat de spectatori, un maxim de aproximativ 100.000 de locuri, precum stadionul de fotbal Camp Nou din Barcelona (98772) sau Stadionul Olimpic de la Beijing (91,000).

pentru a vedea evenimente

Abilitatea de a vedea oamenii de la distanțe de până la 100 de metri se reflectă în dimensiunile spațiilor destinate spectatorilor – pentru sport sau pentru alte evenimente.



Avem practic de-a face cu o „barieră vizuală" de 100 de metri foarte eficientă, o limită biologică a dimensiunilor unor astfel de structuri. Dacă se urmăreşte creşterea numărului de spectatori, trebuie mărit obiectul atenției acestora. La concertele rock, atât imaginea, cât şi sunetul sunt amplificate pe un ecran enorm adaptat la dimensiunea totală a spațiului. La cinematografele drive-in filmele sunt proiectate pe un ecran gigant, astfel încât telespectatorii pot urmări acțiunea de la distanțe considerabile.

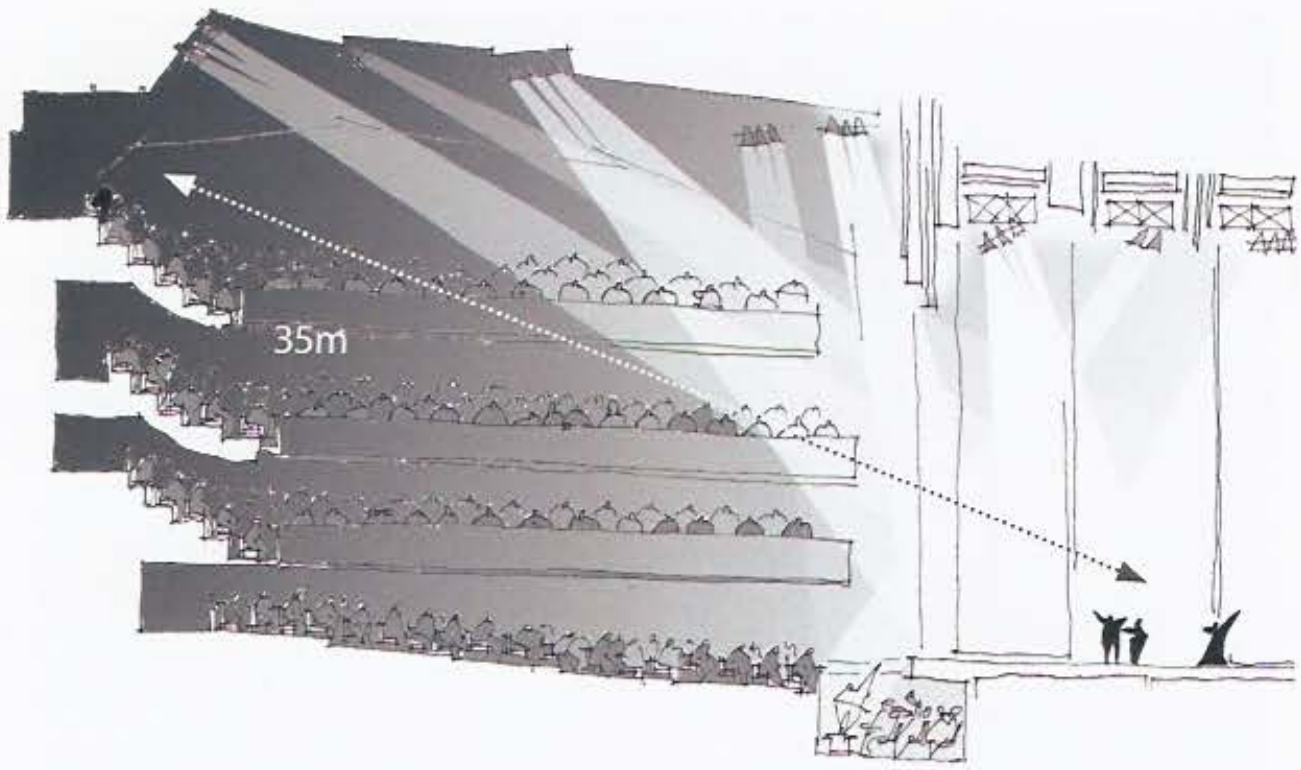
trăirea emoțiilor

Al doilea prag de distanță apare la teatru sau la operă – intervalul de până la aproximativ 25 de metri care permite percepția expresiilor faciale, a modulațiilor cântatului şi conversațiile articulate. Atât la teatru, cât şi la operă scopul principal al comunicării este de a transmite stări de spirit şi emoții. Chipurile trebuie să fie vizibile şi variațiile în tonul vocii trebuie auzite în mod clar.

Cu toate acestea, dacă ne uităm la teatrele din întreaga lume, distanța critică dintre scenă şi scaunele cele mai îndepărtate se dovedeşte a fi de 35, mai degrabă decât de 25 de metri. Motivul acestei extensii ține de faptul că în teatru este important limbajul corporal al actorilor, precum şi efectul machiajului şi al vocilor acestora. Machiajul accentuează şi exagerează expresiile faciale, mişcările corpului sunt ingenios subliniate, limbajul trupului devine „teatral", iar dicția este modulată prin articulare şi exagerare, după cum se ştie din „şoapta de scenă" care poate fi auzită de la 35 de metri depărtare. Toate aceste strategii amplifică efectul asupra spectatorilor – chiar dacă aceştia se află la 35 de metri distanță de scenă. Este practic limita posibilului.

Teatrele şi sălile de operă îşi extind, de asemenea, rândurile de scaune pe verticală şi laterală pentru a-şi mări capacitatea. Locurile de la parter sunt completate de unul până la trei balcoane deasupra nivelului scenei, precum şi de loje laterale. Cei 35 de metri (38 metri) magici reprezintă numitorul comun care ne permite să simțim şi să percepem.

Când emoțiile, mai degrabă decât mișcarea, se află sub lumina reflectoarelor, 35 m este numărul magic. Folosită în teatrele din întreaga lume, aceasta este distanța maximă de la care publicul poate citi expresia feței și auzi dialogurile.



te bucuri de experiența pentru care plătești

Chiar dacă un spațiu are capacitate fizică pentru un anume număr de spectatori, calitatea experienței variază dramatic, iar această diferență se reflectă în prețul biletelor. Cele mai scumpe sunt asociate cu scaunele din mijlocul sălii de teatru şi cele mai aproape de scenă, în primele rânduri la parter sau primele rânduri la balcon. Din aceste locuri publicul poate vedea spectacolul frontal, de aproape şi mai mult sau mai puțin la nivelul ochilor. Cele mai puternice experiențe sunt trăite aici. Scaunele din spate costă mai puțin deoarece experiența este mai puțin intensă, deşi tot frontală şi la nivelul ochilor. Mai sus, mai departe şi mai lateral impactul se diminuează şi unghiul de vedere este mai indirect, prin urmare prețurile biletelor sunt corespunzător mai mici. În cele din urmă, cele mai ieftine locuri sunt la balconul cel mai de sus şi cel mai lateral. De fapt, din aceste locuri nu se poate vedea cu adevărat spectacolul, doar capetele actorilor şi direcțiile în care se mişcă. În compensație, aceşti spectatori pot auzi mai bine replicile actorilor şi au o perspectivă bună asupra culiselor.

Locurile la teatru şi prețurile biletelor ne spun ceva important despre aparatul nostru senzorial şi despre comunicarea umană. Cuvintele cheie pentru locurile privilegiate sunt: aproape, aproximativ frontal şi la acelaşi nivel. Iar pentru locurile mai puțin atractive: la distanță şi văzut

Simțul vederii noastre s-a dezvoltat pentru a ne permite să percepem şi să înțelegem ce se întâmplă în plan orizontal. Dacă ne uităm la oameni sau evenimente de sus sau de jos, este destul de dificil pentru noi să descifrăm informațiile esențiale.

din lateral. Cea mai puțin interesantă este, de departe, vederea de sus. Din acest unghi, privitorul poate avea o vedere distantă, dar cu siguranță nu percepe fețe și emoții.

scara, simțurile și dimensiunile spațiului urban

Câmpul vizual social de aproximativ 100 de metri se reflectă și în dimensiunile majorității scuarurilor și piețelor din vechile orașe. Distanțele de 100 de metri permit privitorilor să stea într-un colț și să cuprindă cu vederea toată piața și ceea ce se întâmplă în ea. Dacă fac câțiva pași către centrul pieței, la 60-70 de metri încep să-i recunoască pe cei din jur și să vadă ce cunoștințe mai sunt acolo.

În multe dintre vechile piețe europene se regăsesc aceste dimensiuni. Scuarurile sunt rareori mai mari de de 10.000 mp, majoritatea măsurând 6 - 8.000 mp, iar multe sunt semnificativ mai mici. Dacă ne uităm la distanțe, lungimile mai mari de 100 de metri sunt rare; cele de 80-90 de metri sunt mult mai frecvente. Lățimea variază de la piețele care sunt de formă pătrată la cele care au configurație dreptunghiulară, mai des întâlnită; dimensiunile tipice sunt în jur de 100 x 70 de metri. Un scuar croit pe aceste măsuri este plin de activitate. La o plimbare prin piață, majoritatea fețelor se află până în 25 de metri distanță, ceea ce permite observarea expresiilor faciale și de detaliu. Dimensiunile spațiului oferă astfel ce-i mai bun din cele două lumi: o imagine de ansamblu și una de detaliu.

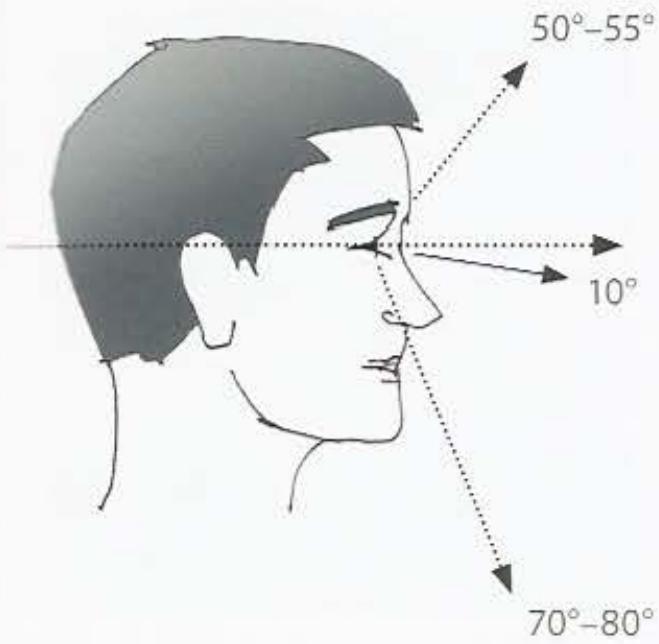
În orașul toscan Siena, piața principală, Piazza del Campo, are dimensiuni generoase. Cea mai lungă latură, pe partea Primăriei, are 135 de metri, iar lățimea măsoară 90 de metri. Un rând de borne în interiorul perimetrului delimitează un alt spațiu care măsoară aproximativ cei 100 de metri magici ai percepției. Centrul pieței, care este scufundat ca un castron adânc, oferă o vizibilitate perfectă și un spațiu ideal pentru activități diverse. Campo din Siena demonstrează că spațiile mari pot avea și ele o dimensiune umană, cu condiția să fie atent proiectate.

piața – un spațiu pentru odihnă sau activități în proporție cu abilitățile ochiului

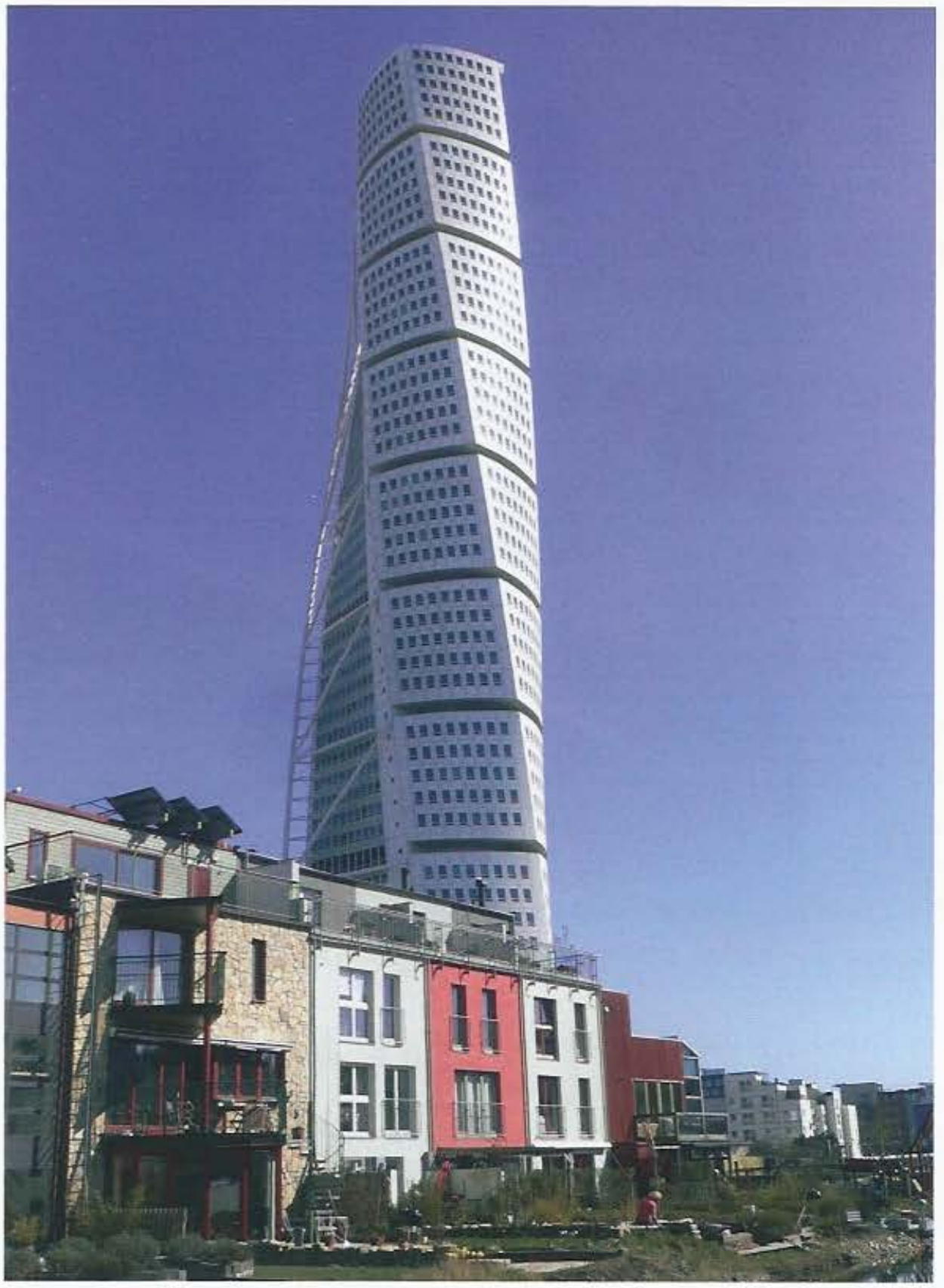
Aleile și străzile au fost descrise în secțiunile anterioare ca spații de circulație a căror formă este direct influențată de liniaritatea mersului, iar configurația spațială a scuarurilor și piețelor poate fi interpretată în mod corespunzător ca o reflexie directă a capacităților ochilor de a percepe evenimentele într-o rază de 100 de metri. În timp ce străzile transmit ideea de mișcare – „vă rugăm circulați", la nivel psihologic piețele sugerează repaosul. Spațiile de circulație ne îndeamnă „să mergem, să mergem", piața spune: „să ne oprim să vedem ce se întâmplă aici". Atât picioarele, cât și ochii au lăsat o amprentă de neșters în istoria planificării urbane. Unitățile de bază ale arhitecturii orașului sunt spații ale mișcării – străzile – și ale percepției – piețele.

un aparat senzorial orizontal

S-a menționat deja că prețul biletelor de teatru scade dramatic atunci când spectacolul nu poate fi urmărit la nivelul ochilor – perspectiva de la cel mai înalt balcon este cea mai puțin dezirabilă.



Simțul vederii noastre s-a dezvoltat pentru a ne permite să ne deplasăm în plan orizontal. Nu vedem cu mult peste înălțimea noastră și doar puțin sub noi atunci când ne uităm în jos, pentru a evita obstacolele din cale. În plus, de regulă ne ținem capetele aplecate la 10 grade în timp ce mergem pe jos.[5]



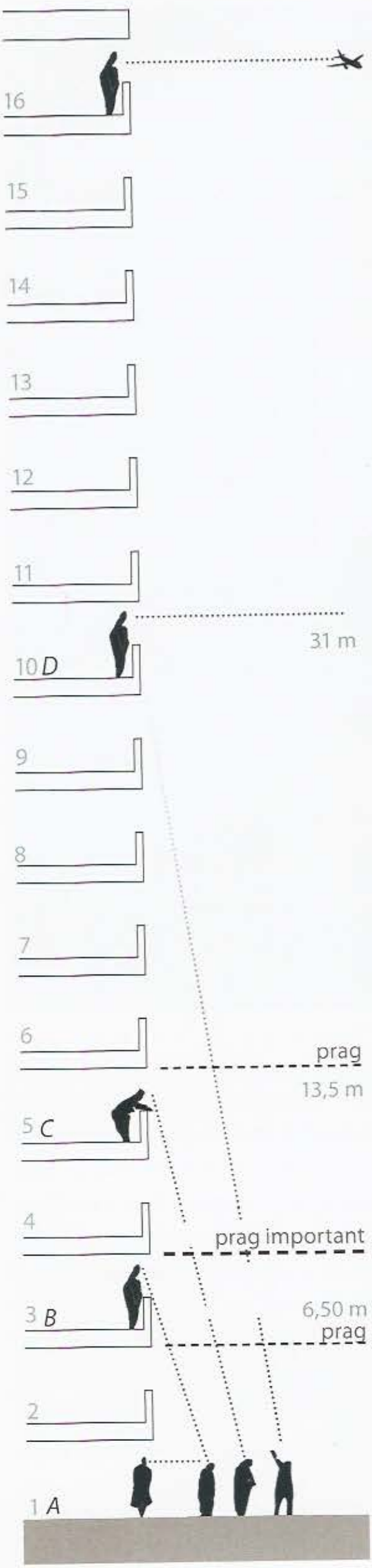
Clădirile joase sunt în conformitate cu aparatul senzorial uman orizontal, în timp ce clădirile înalte nu sunt (Bo01 și Turning Torso, Malmø, Suedia).

Locul de amplasare a legumelor în fața magazinului demonstrează afirmațiile cu privire la câmpul de vizibilitate.

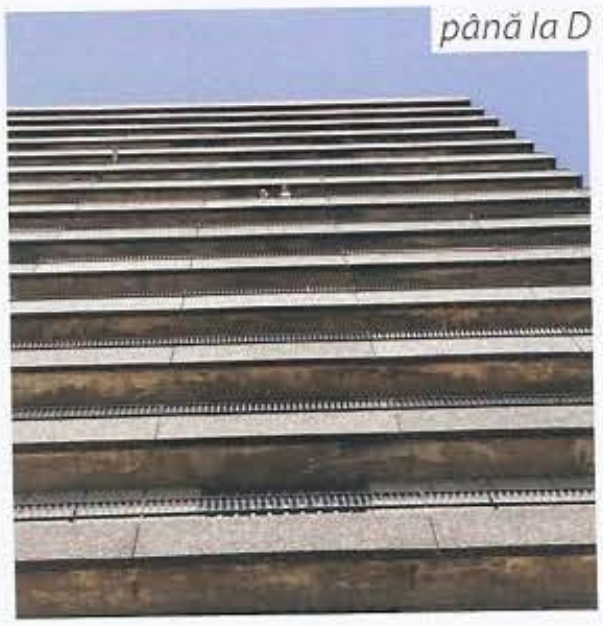
Explicația este dezvoltarea pe orizontală a aparatului senzorial uman. Pe parcursul evoluției, vederea, celelalte simțuri și corpul s-au adaptat la faptul că oamenii se mișcă liniar și orizontal, în ritmul mersului pe jos. În etapele anterioare ale istoriei noastre era important pentru oameni să fie capabili să detecteze eventualele pericole și dușmani care li se iveau în cale, precum și spinii sau scorpionii de pe drumul din fața lor. Era de asemenea esențial să aibă capacitatea de a observa ce se întâmplă pe ambele părți ale drumului.

Ochii pot vedea în mod clar și precis înainte și la distanță mare. În plus, celulele conuri și bastonașe din stratul fotoreceptor al ochiului sunt organizate în primul rând pe orizontală, permițându-ne să observăm mișcarea la distanță în câmpul de vizibilitate, perpendicular pe direcția de mers.

Cu toate acestea, unghiurile vizibilității către în jos și în sus s-au dezvoltat foarte diferit. Nevoiți să privească în jos pentru a vedea pe ce calcă,

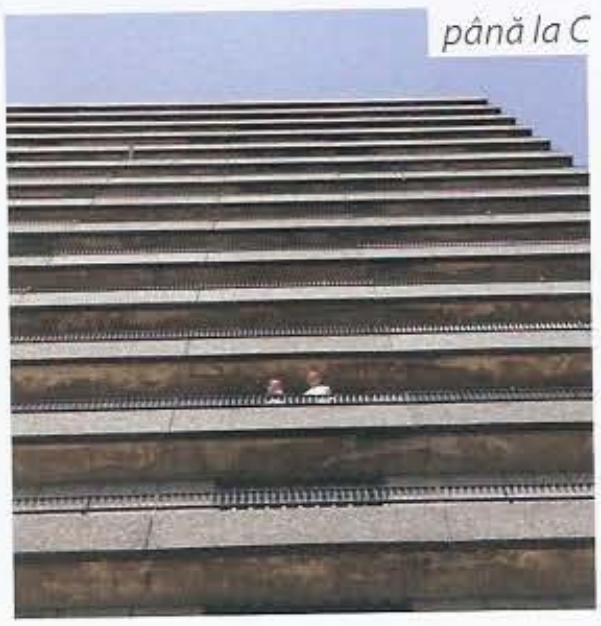


până la D

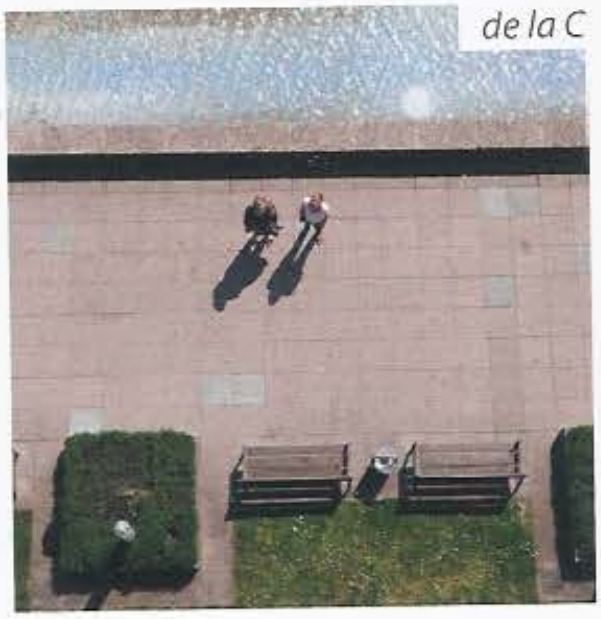


de la D

până la C



de la C



până la B

de la B

A la A

A la A

Stânga: contactul între persoanele din clădire şi stradă este posibil la mai puţin de cinci etaje. Posibilitatea contactului se diminuează însă rapid mai sus de etajul cinci, unde interfaţa de contact se transformă în perspective aeriene, nori şi avioane.

oamenii pot vedea până la 70-80 de grade sub orizont. În sus, pe de altă parte, n-am avut decât puţini inamici de care trebuia să ne ferim până în fazele târzii ale evoluţiei, prin urmare unghiul de vizibilitate este limitat la 50-55 de grade deasupra orizontului.

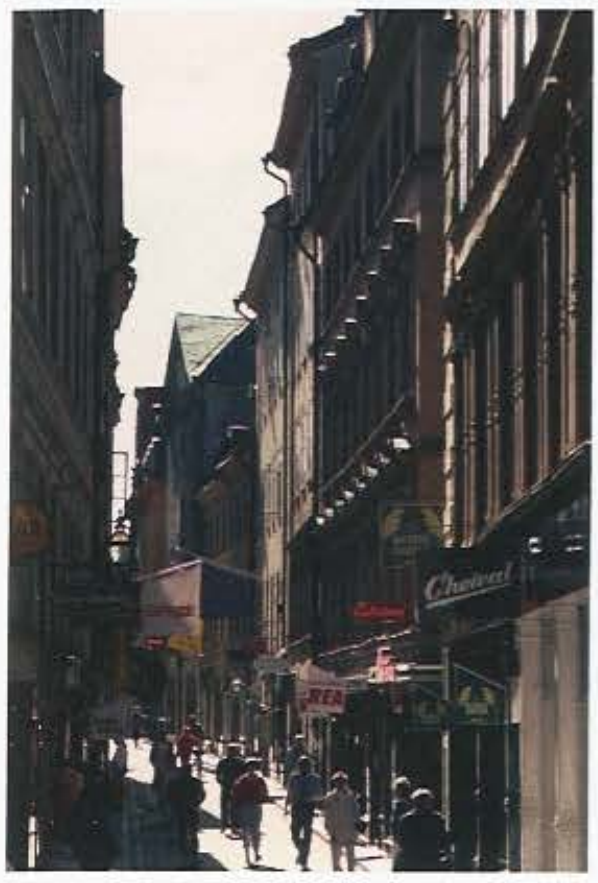
Mai mult decât atât, dacă bunăoară trebuie să ne concentrăm la ce se petrece pe marginea drumului, ne putem mişca rapid capul de la stânga la dreapta. De asemenea, ne este uşor să-l aplecăm; de fapt, capul uman este de obicei înclinat aproximativ 10 grade în jos în timpul mersului normal, astfel încât să putem evalua mai bine situaţia de pe traseu. Ridicarea capului este mult mai dificilă.[6]

Simţurile şi aparatul nostru locomotor conturează cu claritate imaginea unui pieton extrem de alert, care priveşte înainte şi în jos, dar are un unghi de vizibilitate redus în sus. De aceea, ascunderea în copaci a fost întotdeauna o idee bună. A privi în jos este destul de uşor, dar a privi în sus este cu totul altă poveste: trebuie literalmente să ne „întindem gâturile".

Ansamblul acestor trăsături ale aparatului nostru senzorial orizontal reprezintă cheia modului în care percepem spaţiul – de exemplu, cât de mult percep pietonii din clădiri atunci când se deplasează de-a lungul străzii. Bineînţeles, de aici derivă şi felul în care percepem construcţiile joase spre deosebire de cele înalte. În general, etajele superioare ale structurilor înalte pot fi văzute numai de la distanţă, nu şi de aproape în peisajul urban.

Câmpul nostru vizual orizontal înseamnă că atunci când mergem pe jos de-a lungul faţadele clădirilor, numai parterul ne captează interesul. Dacă faţadele de la parter sunt bogate în detalii, plimbările noastre prin oraş vor fi şi ele bogate în experienţe (stradă în Gamla Stan, Stockholm, Suedia şi partere în Dublin, Irlanda).

Evenimentele care au loc în spaţiul urban sau în uşile şi ferestrele de la parter pot fi văzute de la o distanţă de până la 100 de metri. În aceste situaţii, ne putem apropia şi folosi toate simţurile. Evenimentele care au loc la etajele superioare ale clădirilor pot fi însă percepute doar cu dificultate din stradă. Cu cât mai sus, cu atât mai greu de văzut. Trebuie să ne dăm înapoi din ce în ce mai mult, distanţele devin din ce în ce mai



Când mergem pe jos avem timp să observăm fețe și detalii (Piazza Navona, Roma, Italia). Putem înregistra o anumită cantitate de detalii și când mergem cu bicicleta (18 km /oră) sau alergăm (12 km / oră).

mari, iar ceea ce vedem și percepem se diminuează. A striga și a gesticula nu ajută prea mult. De fapt, legătura dintre nivelul străzii și etajele superioare se pierde total de la etajul al cincilea în sus.[7]

Comunicarea dintr-o clădire înaltă către împrejurimi este excelentă de la primele două etaje de jos, posibilă de la etajul al treilea, al patrulea și al cincilea. De la aceste niveluri se poate observa și urmări viața orașului; se pot percepe discuțiile, strigătele și mișcările brațelor. Se poate spune că luăm practic parte la viața urbană. După primele cinci etaje situația se schimbă drastic. Detaliile nu se mai văd, oameni de pe stradă nu mai pot fi recunoscuți ori contactați. Deasupra celui de-al cincilea etaj, birourile și locuințele ar trebui practic să fie în jurisdicția autorităților traficului aerian. În orice caz, acestea nu aparțin orașului.

percepția și viteza – o creatură de 5 km/oră care face față și la 15 km/oră

Aparatul nostru senzorial şi sistemele de interpretare a impresiilor senzoriale sunt adaptate la mersul pe jos. Când mergem cu viteza obişnuită de 4 sau 5 km/oră, avem timp să vedem ce se întâmplă în fața noastră şi unde punem piciorul înaintea noastră. Dacă întâlnim alte persoane, le putem vedea de la o distanță de 100 de metri. Este nevoie de 60-70 de secunde pentru a ajunge de fapt față în față. În acest interval de timp volumul de informații percepute creşte şi avem la dispoziție timp pentru a evalua situația şi a răspunde.

Dacă alergăm cu 10-12 km/oră, încă putem percepe şi procesa impresiile senzoriale, obținând astfel un nivel acceptabil de control asupra situației, dacă presupunem că drumul este neted, iar împrejurimile relativ *uşor de înțeles. Este interesant faptul că alergatul corespunde în mare* parte cu experiența mersului pe bicicletă, la o viteză normală de 15-20 km/oră. Şi ca biciclişti ne descurcăm cu brio în contactul senzorial cu împrejurimile şi cu alți oameni.[8]

În cazul în care drumul este plin de obstacole sau imaginea de ansamblu este prea complexă, viteza de alergare sau de pedalat scade, întrucât altfel nu am avea timp pentru a vedea, a înțelege şi a reacționa. Trebuie să încetinim până la aproximativ 5 km/oră pentru a înțelege atât imaginea de ansamblu, precum şi detaliile.

Accidentele petrecute pe autostradă oferă un bun exemplu cu privire la cât de importantă este reducerea vitezei pentru a avea suficient timp de procesare a informațiilor despre ce s-a întâmplat, cu şoferii din ambele sensuri frânând şi trecând la o viteză de mers pe jos pentru a privi accidentul. Un alt exemplu mai puțin dramatic este un prezentator care îşi rulează diapozitivele prea repede, până când publicul cere mai mult timp pentru a se uita la fiecare.

scara umană – şi scara automobilului

La viteze mai mari decât mersul pe jos sau alergatul, şansele noastre de a vedea şi de a înțelege ceea ce vedem sunt mult diminuate. În oraşele vechi, unde traficul s-a bazat pe ritmul mersului pe jos, spațiul şi clădirile au fost concepute în mod natural la o scară corespunzătoare celor 5 km/oră. Pietonii nu ocupă mult spațiu şi pot manevra cu uşurință un

Arhitectură pentru 5 km/oră şi arhitectură pentru 60 km/oră.

5 km/oră

60 km/oră

5 km/oră

60 km/oră

Scara arhitecturală pentru 5 km/oră are spații mici, semne mici, mai multe detalii – oamenii sunt mai apropiați unii de alții. Scara pentru 60 km/oră are spații mari, semne mari și este lipsită de detalii. La o asemenea viteză nu se pot înregistra detaliile – sau oamenii.

cadru restrâns. De asemenea, dispun de timp şi răgaz atât pentru a studia detaliile clădirilor de aproape, cât şi pentru a contempla munții din depărtare. Ceilalți oameni sunt la rândul lor percepuți în mod similar, atât de la distanță, cât şi de aproape.

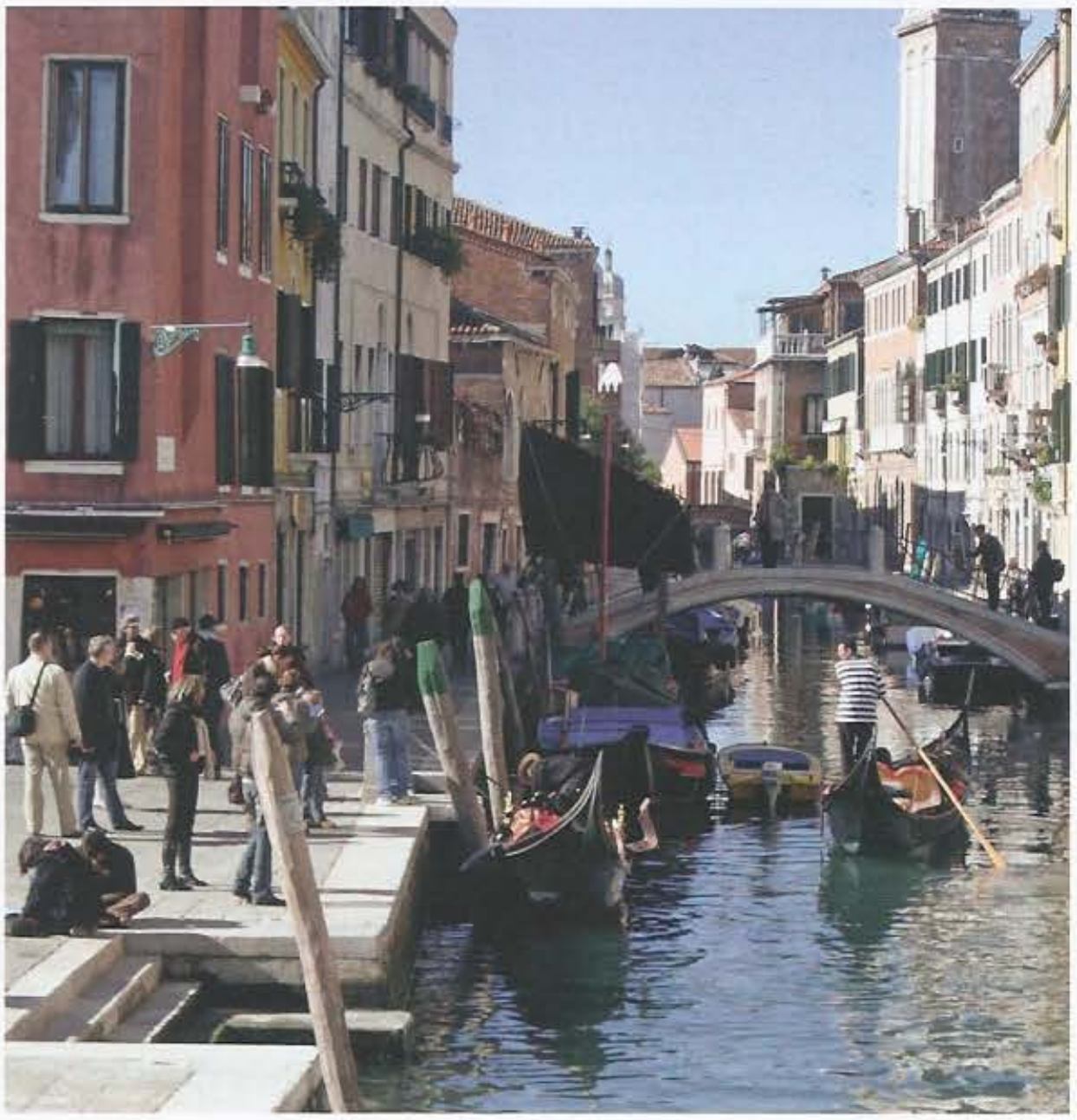
Arhitectura pentru 5 km/oră se bazează pe o abundență de impresii senzoriale, spațiile sunt mici, clădiri sunt apropiate şi combinația de detalii, fețe şi activități contribuie la o experiență senzorială bogată şi intensă.

Conducând o maşină la 50, 80 sau 100 km/oră, pierdem oportunitatea de a înțelege detaliile şi de a ne vedea semenii. La astfel de viteze mari, spațiile trebuie să fie generoase şi uşor de gestionat, toate semnalele trebuie să fie simplificate şi amplificate, astfel încât conducătorii auto şi pasagerii să poată sesiza informațiile.

Scara destinată celor 60 de km/oră are spații ample şi drumuri largi. Clădirile sunt privite de la distanță şi sunt percepute numai în linii mari. Detaliile şi multiplele valențe ale experiențelor senzoriale dispar, iar din perspectiva unui pieton, toate semnele şi informațiile concepute pentru şoferi sunt amplificate în mod grotesc.

O plimbare la 60 km/oră face ca arhitectura să devină o experiență senzorială extrem de săracă: neinteresantă şi obositoare.

Veneția este un oraș pentru 5 km/oră, cu spații mici, semne elegante, detalii frumoase și mulți oameni. Este un oraș care oferă o multitudine de experiențe și impresii senzoriale.



Dubai este mai presus de toate un oraș pentru 100 km / oră: spații mari, semne mari, clădiri de mari dimensiuni și un nivel ridicat de zgomot.

0-45 cm:
distanța intimă

45-120 cm:
distanța personală

1,2-3,7 m:
distanța socială

Peste 3,7 m:
distanța publicului

2.2
Simțurile și comunicarea

distanțe mari: impresii multe; distanțe scurte: impresii puternice

De la distanță, adunăm un volum mare de informații, în timp ce de aproape ni se transmit puține impresii senzoriale, dar foarte intense și semnificative din punct de vedere emoțional. Simțurile care funcționează la distanțe mici – mirosul, simțul tactil și implicit abilitatea de a percepe diferențele de temperatură – au în comun faptul că sunt cele mai strâns legate de emoțiile noastre.

În comunicarea dintre oameni se petrec foarte puține modificări în intervalul dintre 10 și 100 de metri, în timp ce la distanțe mici, natura contactelor se schimbă dramatic aproape de la centimetru la centimetru. Comunicarea caldă, personală și intensă are loc la distanțe foarte reduse.[9]

patru distanțe de comunicare

Diversele forme de comunicare au loc la distanțe diferite, iar aceste distanțe la rândul lor variază constant în funcție de subiectul și natura contactului. Studiile asupra distanțelor de comunicare au identificat patru praguri importante. De exemplu, după cum scria Edward T. Hall în *Hidden Dimension*, în comunicare pot fi definite patru distanțe distincte luând în considerare în principal modificările nivelului vocii.[10]

Atunci când spectatorii vor să stea la o distanță confortabilă (distanța publicului) de artiștii de pe stradă, rezultatul este un cerc cu un spațiu considerabil în mijloc (Centrul Pompidou, Paris, Franța).

Distanța intimă – 0-45 cm – este cea la care se pot schimba emoții puternice. Aceasta este distanța dragostei, tandreței și consolărilor, precum și cea pentru comunicarea furiei și mâniei. În acest interval sunt în joc simțurile cele mai strâns legate de sentimentele noastre, mirosul și atingerea. Putem îmbrățișa, pipăi, simți și atinge. Contactul este apropiat, cald, intens și plin de emoție.

Distanța personală – 45 cm - 1,20 m – este distanța de contact între prieteni apropiați și membri ai familiei. Conversațiile pe teme importante au loc în acest interval. Distanța personală poate fi ilustrată prin imaginea unei familii adunate în jurul mesei.

Distanța socială – 1,20-3,70 m – se referă la distanța la care au loc conversațiile despre muncă, amintiri de vacanță și alte subiecte de rutină. Aranjamentul unui loc de stat în camera de zi în jurul unei mese de cafea este o expresie fizică adecvată pentru această categorie de conversații.

Distanța publicului – peste 3,70 m – desemnează distanța contactelor mai formale și a comunicării unilaterale. Aceasta este distanța dintre profesor și elevi, pastor și enoriași, precum și distanța pentru care optăm dacă vrem să ascultăm și să urmărim un artist de stradă, când vrem să semnalăm în același timp că nu dorim să ne implicăm.

Ori de câte ori oamenii comunică în mod direct cu alte persoane, putem

Ca şi păsările, oamenii vor şi ei să păstreze o distanță față de alți oameni. Un exemplu al preferinței noastre pentru distanța unei lungimi de braț între noi este demonstrat de felul în care ne aliniem la coada pentru autobuz (Amman, Iordania; Chiba, Japonia; şi Montréal, Canada).

vedea cum fac uz în mod constant de spațiu şi distanță. Se mută mai aproape, se apleacă înainte sau se retrag discret. Ca şi distanța fizică, atingerile şi căldura reprezintă alți parametri importanți.

Semnificațiile mişcărilor, distanțelor şi a temperaturii se reflectă şi în expresiile de limbaj. Se vorbeşte la figurat despre aproapele nostru, apropieri între oameni sau a cunoaşte pe cineva de aproape; despre a o lua pe ocolite, a da înapoi, a ține pe cineva la distanță sau despre cum doi oameni se îndepărtează sufleteşte unul de altul. Folosim expresii precum prieteni apropiați, evitări la limită şi rude îndepărtate.

Mai mult, oamenii pot avea sentimente calde, discuții aprinse şi momente fierbinți. De asemenea, se face trimitere la priviri reci sau de

gheață și ne putem descotorosi de atenția nedorită întâmpinând-o cu răceală.

Aceste norme comune, de bază, ale comunicării sunt folosite în toate situațiile din viață. Ele ajută la inițierea, dezvoltarea, controlul și încheierea relațiilor cu persoanele pe care le cunoaștem sau nu le cunoaștem și ne ajută să semnalizăm când vrem sau nu să intrăm în contact cu cineva.

Existența acestor reguli de bază, împărtășite, este foarte importantă pentru ca oamenii să se poată mișca în siguranță și confortabil printre străini, în spațiul public.

la o lungime de brat

Spre deosebire de alte specii, omul funcționează pe principiul „nu atingeți". Distanța intimă este destinată schimbului de impresii emoționale puternice, este o zonă în care prezența altora nu este dorită, decât cu invitație specială. Individul își păzește cu strășnicie această rază, care poate fi descrisă ca un balon invizibil, personal. Oricine altcineva este ținut practic la o lungime de brat.

Principiul distanței de un brat – sau, cel puțin, al distanței care nu permite atingerea – poate fi observat în tot felul de contexte: la plajă, în parcuri, pe bănci, așteptând pe cineva sau la coadă, așteptând autobuzul. Ori de câte ori este fizic posibil, oamenii caută să păstreze distanța îngustă, dar vitală care menține situația sigură și confortabilă.

În mulțimea care se înghesuie pentru a intra într-un autobuz sau într-un lift, reacționăm la contactul fizic inevitabil prin încordarea mușchilor și evitarea privirilor directe către fețele altor persoane. În lift, ne ținem brațele pe lângă corp și ochii cel mai probabil fixați pe panoul luminos care indică la ce etaj suntem. Inițierea unei conversații într-un lift este aproape imposibilă, deoarece nu este suficient spațiu pentru a „da înapoi" la o adică.

Comunicarea între oameni reclamă o cantitate rezonabilă de spațiu. Este necesar să avem suficient loc pentru a regla, dezvolta și încheia evenimente. Dacă suntem așezați la o masă în sufragerie sau în jurul unei mese de cafea, ne putem apleca înainte și înapoi, ajustând astfel în permanență distanța de conversație. Pe străzi și în piețe, putem exe-

Jos: o linie vopsită este folosită pentru a indica distanța corespunzătoare pentru public (turiști) lângă cabina de gardă (Castelul Regal, Stockholm, Suedia). Dreapta: Respectul pentru spațiul personal se reflectă în alegerea scaunelor (Washington Square Park, New York).

Mesele înguste asigură o distanță personală și încurajează conversațiile intense. Mesele de dimensiuni foarte mari fac evenimentele mult mai formale.

cuta o întreagă coregrafie în timpul unei conversații, apropriindu-ne, mutându-ne mai aproape, strecurându-ne către și dinspre alții și la final retrăgându-ne cu grație. O conversație plăcută necesită o anumită libertate de mișcare. Nu este vorba de mulți metri pătrați, doar de suficient spațiu de manevră între distanța socială și cea personală.

Din aceleași motive, scările și podestele dintre rampe nu reprezintă un loc bun pentru conversație. Rareori oferă suficient spațiu de manevră și de multe ori există diferențe incomode de înălțime, cu o persoană stând o treaptă sau două mai sus decât cealaltă. Conversațiile la egalitate și cu spațiu de manevră sunt întotdeauna mult mai confortabile.

comunicarea și dimensiunile

Cunoașterea aprofundată a simțurilor și a distanțelor de contact oferă un important punct de plecare pentru proiectarea dimensiunilor și mobilierului unei camere. Dacă o cină cu invitați are loc la mese înguste, spiritul festiv se aprinde și se răspândește repede pentru că fiecare poate vorbi cu fiecare în toate direcțiile peste masă. Cu alte cuvinte, mulți dintre invitați se află la o distanță personală confortabilă unii de alții. Dacă, dimpotrivă, mesele sunt foarte late, oamenii pot vorbi numai cu oaspeții din dreapta și din stânga. Când cineva încearcă să inițieze o conversație peste o masă lată, trebuie să ridice vocea și atunci celelalte conversații se opresc. Prezumția tacită este că mesajul rostit pe un ton așa înalt trebuie să fie important, dacă este transmis atât de tare și în mod public. Petrecerea demarează lent dacă se pleacă de la câteva persoane care stau unele lângă altele și restul se află la o distanță a publicului. Întregul eveniment devine mai formal.

La evenimentele cu participare publică se poate observa adesea cum se împing mesele în grabă laolaltă, pentru a forma un grup la care poate lucra o echipă. În acest fel, masa obținută este suficient de mare pentru a face loc tuturor membrilor în jurul ei. Cu toate acestea, distanța de

peste masă devine atât de mare încât cei din grup nu pot vorbi unii cu alții. Toată lumea trebuie să ridice tonul în jurul unei mese mari, iar în practică, munca de grup într-un astfel de context este de slabă calitate. Mesele de mici dimensiuni și mulți oameni care stau unul lângă altul reprezintă o soluție mult mai bună. În locul distanței publicului acestea oferă distanță personală sau socială; se poate coborî tonul și încep să fie percepute nuanțele.

Atenția față de simțuri și față de distanțe este de asemenea foarte importantă în învățământ. Între profesor și elev trebuie să existe contact vizual și o distanță cât mai mică cu putință, pentru a asigura o comunicare intensă și nuanțată.

„Asigurați-vă că nu e niciodată loc destul"

„Asigurați-vă că nu e niciodată loc destul" era sfatul universal cu privire la orice situație legată de predare dat de Sven-Ingvar Andersson, profesor de amenajare a teritoriului la Școala de Arhitectură, în cadrul Royal Danish Academy of Art, din 1963 până în 1994. „Dacă vă așteptați la vreo sută de studenți pentru o prelegere, găsiți o sală cu o capacitate de numai 50". Camera se umple repede și toată lumea va crede că trebuie să fie un curs extrem de important din moment ce a strâns atâția oameni. Ultimii studenți veniți se consideră norocoși că au găsit loc de stat, fie și în picioare. Atmosfera este concentrată și așteptările sunt mari. Distanța dintre lector și studenți este redusă la minimum în timpul prelegerii, ceea ce face experiența mai intensă pentru toată lumea.

În situația inversă, când 50 de studenți sunt răspândiți într-o sală de 300 de locuri, toată lumea se întreabă de ce restul nu s-au obosit să se prezinte. Oamenii încep să se întrebe dacă nu cumva se întâmplă ceva mult mai important în altă parte în universitate. Atmosfera în sală devine ușor nefocalizată, iar lecția trebuie susținută de la o distanță mult mai mare decât e nevoie. Nu contează cât de bine a fost pregătită și este ținută prelegerea, toată atmosfera va părea un pic obositoare și neatractivă.

o scară redusă conduce la orașe interesante, intense și „calde"

Legătura între distanță, intensitate, apropiere și căldură în diverse

Un spațiu perfect pentru o conversație despre subiecte de zi cu zi. Dorința de a oferi o distanță socială optimă a determinat mărimea bazinelor fierbinți în băile termale ale orașului (Reykjavik, Islanda).

o scară mică înseamnă oraşe pline de evenimente, intense şi „calde"

Contactele intense între oameni au loc la distanțe mici. Spațiile și distanțele mici transmit o experiență corespunzătoare de ambianță urbană caldă – indiferent de vreme (Tokio, Japonia; Perth, Australia; Farum, Danemarca).

împrejurări în care au loc contacte are o paralelă interesantă în descifrarea şi percepţia oraşelor şi spaţiilor urbane.

Pe străzile înguste şi în spaţiile mici, putem vedea clădirile, detaliile şi oamenii din jurul nostru de aproape. Sunt multe de asimilat, construcţiile şi activităţile abundă şi le înregistrăm cu mare intensitate. Scena este implicit percepută ca fiind caldă, primitoare şi personală.

Această situaţie contrastează puternic cu experienţa din oraşele şi complexele urbane unde distanţele, spaţiul urban şi clădirile sunt imense, zonele construite sunt difuze, detaliile sunt aproape inexistente şi oamenii sunt puţini sau lipsesc.

Acest gen de peisaj urban este de regulă perceput ca fiind impersonal, formal şi rece. În locurile în care zonele construite sunt la scară mare şi împrăştiate în general nu sunt multe de înregistrat şi de făcut. Iar în ceea ce priveşte simţurile strâns legate de emoţiile puternice, intense, nu se găseşte aproape nimic care să le stimuleze.

Spaţiile şi clădirile de mari dimensiuni semnalează un mediu urban impersonal, formal şi rece.

Confuzie de scară în Veneția. Tehnologia modernă care ne permite să construim la scară mare contribuie la confuzia înțelegerii scării umane (vas de croazieră văzut din Via Garibaldi, Veneția, Italia).

Schimbare de scară lângă Singapore River. Clădirile vechi de patru-cinci etaje se întâlnesc cu zgârie-norii. Este ușor să ne imaginăm că cele două tipuri de clădiri au fost plămădite de specii diferite. Deloc imprevizibil, aproape toată activitatea din jurul râului are loc în fața clădirilor joase.

Numărul de autoturisme parcate și în mișcare a contribuit puternic la confuzia conceptelor referitoare la relațiile de scară în orașe.

2.3
Scara explodată

prea mare, prea înalt și prea repede

Orașele tradiționale s-au dezvoltat pornind de la activitățile de zi cu zi, diferite de-a lungul timpului. Călătoriile se făceau pe jos, iar construcțiile se bazau pe o experiență de generații. Toate acestea s-au materializat în orașe la o scară adaptată simțurilor și potențialului ființelor umane.

Astăzi, deciziile în planificarea urbană sunt luate la planșetă, iar între decizii și implementare nu se pierde timpul. Viteza noilor forme de transport și proporțiile de multe ori masive ale proiectelor de construcții reprezintă noi provocări. Cunoștințele tradiționale privitoare la scară și proporții s-au pierdut treptat, iar noile zone urbane sunt adesea construite la o scară foarte îndepărtată de ceea ce oamenii percep ca fiind rezonabil și confortabil.

Dacă vrem să încurajăm traficul pietonal și mersul pe bicicletă și să realizăm visul de a avea orașe pline de viață, sigure, durabile și sănătoase, trebuie să pornim de la cunoașterea aprofundată a scării umane. Aceasta este importantă dacă dorim să o folosim cu scop și în mod corespunzător, pentru a rezolva interacțiunile dintre necesitățile la scară mică, lentă și alte proporții și relații care se petrec în același timp.

automobilele și scara explodată

Apariția automobilelor și traficului auto a fost decisivă în crearea confuziei cu privire la scara și dimensiunile urbane. Autovehiculele în sine ocupă foarte mult loc. Autobuzele și camioanele sunt aproape toate enorme, iar o mașină – chiar una mică, europeană – pare foarte mare într-un spațiu conceput la scară umană. Mașinile consumă mult spațiu când sunt în mișcare, dar și când sunt parcate. O parcare pentru doar 20 sau 30 de autovehicule ocupă la fel de mult spațiu cât o mică piață urbană. În plus, atunci când viteza în oraș crește de la 5 la 60 sau 100 km/oră, toate dimensiunile spațiale se dilată în mod dramatic, urmate de imagini și viziuni pentru peisaje urbane pe măsură.

Mașinile și traficul auto au fost o problemă apăsătoare în planificarea urbană de mai mult de 50 de ani. În același timp, simțul proporției și al dimensiunilor a devenit treptat din ce în ce mai orientat către mașini. Capacitatea de a rezolva cu grijă relația dintre scara umană și scara automobilului, ca două discipline distincte, este rareori demonstrată, pentru că mașinile au afectat în mare măsură înțelegerea conceptului de scară.

ideologiile de proiectare și scara explodată

În paralel cu dezvoltarea traficului rutier și a tehnologiilor de construcție, ideologiile de proiectare au urmat aceeași cale, prin introducerea distanțelor enorme, a clădirilor înalte și a arhitecturii rapide. Respingerea străzilor și

Chiar şi o maşină mică pare mare într-un oraş medieval, iar autobuzul de şcoală umple întreaga stradă (Santiago Atitlán, Guatemala).

oraşului tradiţional de către modernism în anii '20 şi '30, precum şi aplicarea idealurilor funcţionaliste în proiectarea de locuinţe igienice, bine iluminate au condus la viziunea, mult răspândită, a oraşului de turnuri între autostrăzi. Mersul pe jos, cu bicicleta şi socializarea în spaţiile urbane colective nu făceau parte din această viziune, care, în deceniile următoare, a avut un impact imens asupra noilor dezvoltări urbane peste tot în lume.

Dacă la un moment dat urbaniştii ar fi solicitaţi să proiecteze oraşe care ar face viaţa dificilă şi ar descuraja oamenii să petreacă timp în spaţiul public, cu greu s-ar putea imagina o soluţie mai eficientă decât cea aplicată oraşelor dezvoltate în secolul 20 pornind de la aceste baze ideologice.

clădiri uriaşe, gânduri mari, la scară mare

Evoluţia societăţii, economiei şi tehnologiilor de construcţie a condus treptat la cartiere şi clădiri la o scară fără precedent. Creşterea prosperităţii generale a generat o mai mare nevoie de spaţiu pentru toate funcţiunile. Fabrici, birouri, magazine şi locuinţe: toate s-au mărit considerabil. Structurile şi contractele au crescut în mod corespunzător, iar tempo-ul de construcţie este mai rapid. Tehnologiile de construcţie au ţinut pasul, cu metode de producţie care permit ridicarea unor edificii mai mari, mai lungi şi mai înalte. În timp ce în trecut oraşele erau construite prin adăugarea de noi clădiri de-a lungul spaţiilor publice, azi noile zone urbane sunt adesea colecţii de clădiri independente, spectaculoase, dar aleatorii, între loturi de parcare şi drumuri cu multe benzi.

În acelaşi timp, idealurile arhitecturale au mutat accentul de pe edificiile cu detalii elaborate, inserate în context urban, pe lucrări individuale spectaculoase, de multe ori cu un design idiomatic, realizate pentru a fi văzute pentru o clipă de la mare distanţă. Viziunea şi gândirea sunt măreţe, la fel ca şi scara.

Există multe explicaţii financiare, tehnologice şi ideologice pentru felul în care arată oraşele moderne şi pentru faptul că urbaniştii şi arhitecţii, în general, au devenit confuzi şi şi-au ieşit din mână în lucrul cu scara umană.

a construi cu respect față de scara umană

În acest context, este interesant de notat că pe parcursul acestei perioade au existat urbaniști și arhitecți care au înțeles cum să combine noile provocări cu respectul pentru scara umană. De-a lungul carierei sale, arhitectul suedez-britanic Ralph Erskine (1914-2005) a arătat cum poate fi încorporată scara umană în clădiri noi precum complexul Byker din Newcastle (1969-1983).

Complexul Bo01 în Malmø, Suedia (2001), cartierul Aker Brygge din Oslo, Norvegia (1986-1998) și locuințele din zona Vauban în Freiburg, Germania (1986-2006) reprezintă și ele exemple de cartiere noi, proiectate cu atenție la dimensiunile umane.

Alte categorii de proiecte în care considerația pentru scara umană este aproape întotdeauna evidentă sunt centrele comerciale, parcurile de divertisment, restaurantele și hotelurile de pe litoral, unde confortul oamenilor este o condiție esențială pentru succesul financiar. Aceste exemple arată că o anumită grijă pentru scara umană este posibilă în diverse combinații cu alte cerințe și proporții.

Provocarea constă în înglobarea principiului scării umane ca și componentă intrinsecă a țesutului urban, pentru a încuraja oamenii să meargă pe jos sau cu bicicleta. Din diverse motive, în viitor se vor construi în continuare numeroase complexe și clădiri de mari dimensiuni și cu multe etaje. Dar neglijarea dimensiunii umane nu poate fi o alternativă.

Proiectul arhitectului Ralph Erskine pentru acest complex reflectă prețuirea de a lucra atât la scară mare, cât și la scară mică (Byker, Newcastle, Anglia).

clădiri mari – oameni mici

Lipsa de înțelegere și de respect pentru scara umană are un impact considerabil asupra multor orașe. Clădirile și spațiile urbane sunt din ce în ce mai mari, în timp ce oamenii care le utilizează au rămas, ca întotdeauna, mici. (La Defence, Paris; Eurolille, Lille, Franța; și Brasilia, Brazilia).

Atunci când este vital pentru clienți și vizitatori să se simtă bineveniți, se fac toate eforturile pentru a păstra dimensiunile spațiilor în armonie cu scara umană (hotel într-o stațiune de lângă Marea Moartă în Iordania și „The Cappucino Strip" în Freemantle, Australia).

Organismul uman, simțurile și mobilitatea sunt cheia către planificarea urbană de calitate. Toate răspunsurile sunt aici, încapsulate în corpurile noastre. Provocarea este de a construi orașe atractive la nivelul ochilor, cu clădiri înalte care se ridică deasupra unor etaje inferioare foarte frumoase.

„Când ai dubii, lasă câțiva metri deoparte"

Confruntați cu tentația reală de a proiecta spații prea mari pentru oameni prea puțini sau cu tentația de a adăuga câțiva metri în plus la spațiile dintre clădiri „pentru mai multă siguranță", sfatul nostru în aproape fiecare caz este reducerea dimensiunilor în conformitate cu zicala: „Când ai dubii, lasă câțiva metri deoparte".

3

Oraşul plin de viaţă, sigur, durabil şi sănătos

Viața în spațiul urban are un impact semnificativ asupra modului în care percepem spațiul. O stradă lipsită de viață este ca un teatru gol: ceva trebuie să fi greșit producătorul de vreme ce nu are audiență.

Vitalitatea urbană este un concept relativ. Nu numărul de oameni contează, ci sentimentul că locul este populat și utilizat (străzi în Brazilia și Olanda și o stradă în Flushing, New York).

3.1
Orașul plin de viață

Viața urbană ca proces

orașe pline
– sau lipsite de viață

Un oraș primitor, plin de viață poate fi un scop în sine, dar reprezintă în același timp un punct de plecare pentru o planificare urbană holistică, esențială pentru un oraș sigur, durabil și sănătos.

Atunci când urbaniștii vor mai mult decât să se asigure că populația poate merge pe jos și cu bicicleta, atenția lor trece de la simpla furnizare a spațiului necesar pentru circulație către provocări mult mai importante ce permit oamenilor să relaționeze mai bine cu ceilalți oameni. Aceasta înseamnă că spațiul public trebuie să fie dinamic și folosit de grupuri diverse.

Nimic nu demonstrează mai elocvent calitățile funcționale și emoționale ale vieții și activității în spațiul public urban decât opusul lor: un oraș lipsit de viață.

Orașul plin de viață transmite semnale prietenoase și atractive, cu promisiuni de interacțiune socială. Simpla prezență a altor persoane indică locurile care merită atenție. Un teatru plin la limită și un teatru aproape gol trimit două mesaje complet diferite. Unul promite o experiență colectivă plăcută, iar celălalt semnalează că ceva nu este în regulă.

Orașele pline de viață și cele lipsite de viață trimit de asemenea semnale complet diferite. Desenele de perspectivă ale arhitecților, care arată mereu grupuri de oameni fericiți printre clădiri, indiferent de calitățile reale ale proiectelor descrise, sunt și ele un indiciu că viața în locurile publice este un punct cheie al atracției urbane.

orașul plin de viață
– un concept relativ

Cu grupurile mari de oameni fericiți din desenele de arhitectură în minte, este important să clarificăm faptul că experiența vieții urbane nu se limitează la cantitate. Orașul plin de viață este un concept relativ. Câțiva oameni pe o stradă îngustă, într-un sat, conturează cu ușurință o imagine plină de viață, atractivă. Nu contează numărul, mulțimile și mărimea orașului, ci sentimentul că spațiul urban este primitor, popular și reprezintă un loc semnificativ.

Orașul plin de viață are nevoie de activități variate și complexe: cele recreaționale și sociale se împletesc cu traficul pietonal generat de cele necesare, animate de posibilitatea de a participa la spectacolul străzii. Trotuarele ticsite cu oameni în mișcare, înghesuindu-se spre un loc sau altul, nu constituie neapărat un indiciu al unor condiții bune de viață urbană.

Nimic nu se întâmplă pentru că nimic nu se întâmplă pentru că ...
(Tuborg Harbor, Copenhaga).

Viața urbană este un proces care se auto-consolidează. Ceva se întâmplă pentru că ceva se întâmplă pentru că ceva se întâmplă. Odată ce începe un joc pentru copii, acesta va atrage rapid mai mulți participanți. Procese similare apar la locul de muncă cu activitățile adulților. Oamenii vin acolo unde sunt oameni.

Deşi discuţia despre oraşele pline de viaţă gravitează în jurul cantităţii în sensul unui minim semnificativ de participanţi, calitatea este un aspect la fel de important şi subliniază nevoia pentru încurajări multiple şi nuanţate.

viaţa în oraş – un proces care se auto-consolidează

Un oraş atrăgător trebuie să aibă spaţii publice atent proiectate pentru a sprijini activităţile generatoare de viaţă urbană. O condiţie importantă este ca aceasta să funcţioneze ca un proces ce se auto-consolidează.

„Oamenii vin acolo unde sunt oameni" se spune în Scandinavia. Oamenii se simt inspiraţi şi atraşi în mod spontan de activitatea şi prezenţa altor persoane. Când copiii văd de la fereastră alţi copii jucându-se afară, se grăbesc să li se alăture.

unu plus unu fac cel puţin trei

Împreună cu obiceiurile sănătoase şi cu rutina zilnică, spaţiul de calitate şi o masă critică sunt premisele proceselor care pot da naştere micilor evenimente. Odată ce un proces este în curs de desfăşurare, acesta devine în scurt timp o spirală pozitivă în care unu plus unu se transformă repede în mai mult de trei.

Ceva se întâmplă pentru că ceva se întâmplă pentru că ...

Observăm de multe ori contrariul în multe zone cu spaţii dezarticulate, măturate de vânt, cu doar câteva persoane dispersate pe o suprafaţă vastă. În astfel de contexte, oamenii nu cultivă obiceiul de a se aventura afară, pentru că procesele pozitive nu câştigă niciodată teren.

Nimic nu se întâmplă pentru că nimic nu se întâmplă pentru că ...

concentrarea sau dispersarea oamenilor şi evenimentelor

În multe oraşe noi, distanţele mari între oameni şi evenimente duc la un număr redus de persoane şi activităţi în spaţiul urban. Potenţialul de auto-consolidare a vieţii oraşului subliniază importanţa planificării urbane atente, în măsură să insufle şi să sporească activitatea noilor zone urbane.

Planificarea evenimentelor şi a petrecerilor ne-a familiarizat cu principiile de concentrare a activităţilor, pentru a stimula o evoluţie pozitivă. Dacă ne aşteptăm la un număr limitat de persoane, este recomandat să le concentrăm în câteva încăperi pe acelaşi etaj. Dacă atmosfera devine puţin aglomerată, ei bine, de regulă nu constituie o problemă – dimpotrivă. Dacă în schimb încercăm să dispersăm acelaşi eveniment în multe săli ample sau pe mai multe niveluri, cu siguranţă aceea nu va fi o petrecere de neuitat.

Principiile care stau la baza evenimentelor de succes pot fi folosite şi în proiectarea spaţiilor urbane atunci când nu putem conta pe un număr mare de vizitatori. În aceste situaţii trebuie să concentrăm persoanele şi activităţile în doar câteva „încăperi" de dimensiuni adecvate şi aflate la acelaşi nivel.

Aceste principii simple au fost utilizate peste tot în Veneţia, cu ţesutul său urban strâns şi mulţimile sale de pietoni. Deşi are multe străzi, alei şi

spații prea mari – prea puțini oameni

Noile zone rezidențiale sunt slab populate. Cu un secol în urmă locuiau de șapte ori mai multe persoane în același spațiu.[1]

	1900 zone vechi ale orașului	**2000** zone noi ale orașului (densitate mare)	**2000** zone noi ale orașului (densitate joasă)	**2000** zone noi ale orașului (suburbane)
Mărimea medie a gospodăriei	4 persoane	1.8 persoane	2 persoane	2.2 persoane
Suprafața medie a spațiului locativ per/rezident m²t	10/110	60/650	60/650	60/650
Raportul de ocupare a terenului	200%	200%	25%	20%
Numărul de locuințe pe hectar	475	155	21	8
Numărul de locuitori pe hectar	2.000 persoane	280 persoane	42 persoane	17 persoane

Este important ca oamenii și evenimentele să fie laolaltă. Cu toate acestea, de obicei în noile zone rezidențiale sunt puse la dispoziție prea multe spații și prea mari. Procesele care încurajează viața orașului n-au nicio șansă de apariție.

piețe de toate dimensiunile, structura sa de bază este extrem de simplă, concentrată în jurul unui număr limitat de circulații principale care leagă destinațiile importante și o ierarhie strictă de piețe majore și secundare. Întregul oraș este construit în jurul unei rețele simple, care pune la dispoziție rute scurte și spații puține, dar importante. Atunci când spațiile majore nu sunt prea numeroase, iar rutele de mers urmează preferențial trasee logice evidente, se poate investi un efort mai mare în calitatea fiecărui spațiu în parte.

Magazinele, restaurantele, monumentele și alte funcțiuni publice pot fi plasate în mod logic acolo unde sunt anticipate fluxuri de pietoni. În felul acesta, distanțele par mai scurte și drumurile presărate cu experiențe. Devine posibilă combinarea utilului cu plăcutul – și toate acestea mergând pe jos.

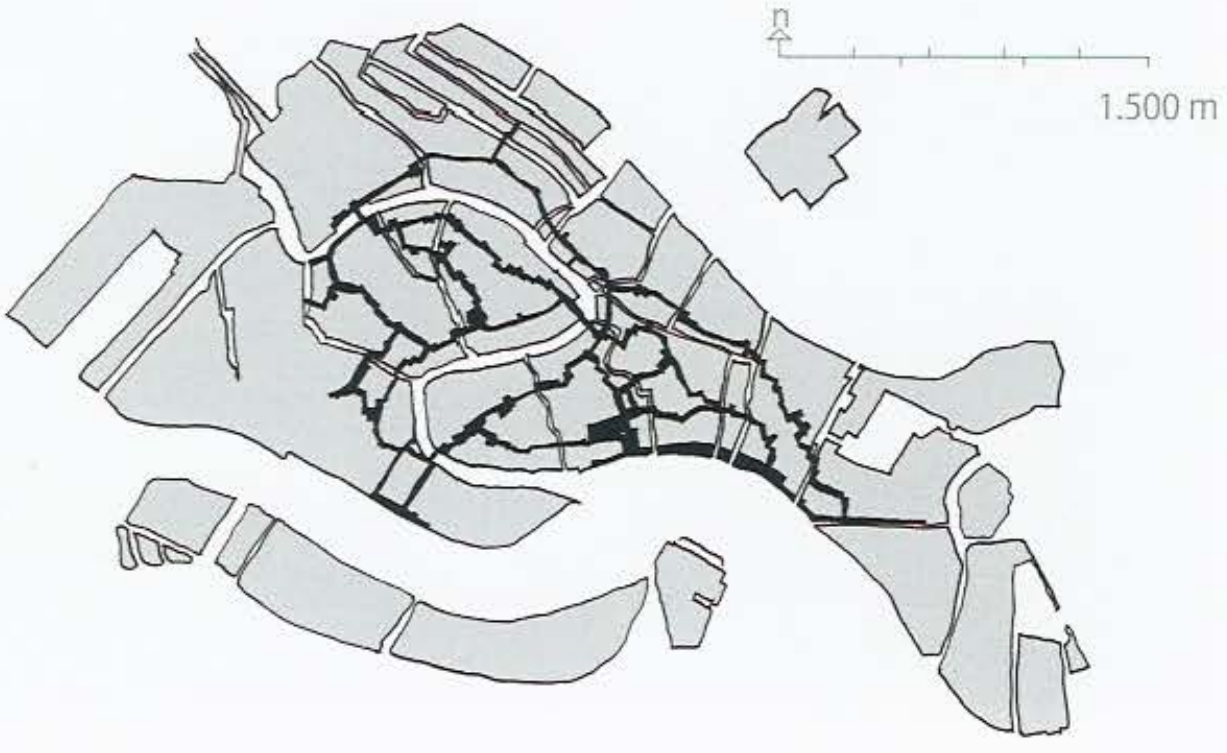
de dorit: rute scurte și logice, spații mici și clar ierarhizate

Acestea sunt calitățile care pot duce la avantaje în proiectarea urbană. Cuvintele cheie pentru încurajarea vieții urbane sunt: rute compacte, directe și logice; dimensiuni spațiale modeste, precum și o ierarhie clară în cazul în care s-a decis că anumite spații ocupă o poziție mai importantă.

Aceste principii contrastează însă puternic cu planificarea urbană practicată în multe zone urbane contemporane. În aceste cazuri, de obicei, urbaniștii construiesc prea mult spațiu colectiv și gândesc spațiile individuale mult prea mari. Străzi, bulevarde, alei, drumuri, poteci, balcoane, grădini, terase, curți, piețe, parcuri și zone de agrement sunt generos presărate în plan fără a cântări prea mult secvențialitatea lor, care sunt spațiile importante, dacă merită să fie construite. În aproape toate cazurile, rezultatul constă în prea mulți metri pătrați și spații prea mari, pentru vizite prea puține. Doar în desenele de arhitectură e posibil ca aceiași câțiva oameni să se afle în mai multe locuri deodată. De fapt, în realitate s-a făcut totul pentru a împiedica orice spirală pozitivă să câștige teren.

Nimic nu se întâmplă pentru că nimic nu se întâmplă pentru că...

Veneția 1:50.000



Deși poate părea complicată, rețeaua de străzi principale din Veneția este simplă și compactă. În modul cel mai direct posibil, străzile conectează centrele cele mai semnificative: podurile principale, piețele importante și stațiile de transport.

Oraş dens – oraş plin de viaţă?

oraş dens, oraş plin de viaţă – un adevăr cu nuanţe

Mulţi cred că un oraş plin de viaţă are nevoie de o densitate mare de clădiri şi de vaste concentrări de locuinţe şi locuri de muncă.

Dar lucrul cel mai important de care are într-adevăr nevoie un oraş pentru a fi activ este o combinaţie de spaţii primitoare, de calitate cu o anumită masă critică de oameni care doresc să le folosească. Există nenumărate exemple de locuri cu densitate ridicată de clădiri, dar cu spaţii urbane proaste, care nu funcţionează deloc. Noile cartiere sunt adesea dens construite, dar spaţiile lor urbane sunt prea numeroase, prea mari şi prea sărace pentru a inspira pe cineva să se aventureze în ele.

Putem adesea observa cum densitatea prost planificată împiedică de fapt crearea unui spaţiu urban de calitate, distrugând viaţa urbană. Centrul oraşului Sydney este dominat de clădiri înalte. Mulţi oameni trăiesc şi muncesc de-a lungul unor străzi zgomotoase, întunecoase şi măturate de curenţi de aer puternici. Străzile permit deplasarea oamenilor pentru a ajunge dintr-un loc într-altul, dar altminteri sunt destul de neprimitoare. Manhattan, în New York City are, de asemenea multe exemple de grupuri de zgârie-nori, cu străzi întunecate, neatractive la bază.

densitate rezonabilă şi spaţii urbane de bună calitate

În schimb, Greenwich Village şi Soho din New York City au o densitate mai joasă decât Manhattan în general, dar încă relativ ridicată. Construcţiile sunt mai mici, astfel încât soarele pătrunde până la străzile mărginite de arbori – şi totul este plin de viaţă. Clădirile înşiruite, cu mai puţine etaje şi spaţiile publice mai atractive în această parte a oraşului alimentează o viaţă urbană considerabil mai intensă în zonele cu densitate ridicată, chiar dacă în acestea din urmă trăiesc şi muncesc mai multe persoane. Densitatea rezonabilă şi spaţiile de bună calitate sunt aproape întotdeauna de preferat condiţiilor de densitate mai mare, care de multe ori alterează atractivitatea spaţiului public.

Vitalitatea urbană este o chestiune de cantitate şi de calitate. Doar densitatea nu poate produce neapărat viaţă în stradă. În timp ce mulţi oameni trăiesc şi lucrează în clădiri de mare densitate, spaţiile din jur pot deveni cu uşurinţă întunecate şi distante (Lower Manhattan, New York City).

Un alt aspect care reduce vitalitatea urbană în jurul clădirilor înalte este că persoanele de la etajele superioare – din apartamente sau birouri – se aventurează în oraş mult mai rar decât cei care trăiesc şi lucrează la etajele de până la nivelul patru sau cinci. Nivelurile inferioare oferă ocupanţilor posibilitatea contactului vizual cu spaţiul urban şi „călătoria" din afară înăuntru nu mai este percepută ca fiind atât de lungă şi dificilă.

Numeroase studii ale cartierelor rezidenţiale daneze arată că, în general, zonele cu case de două niveluri şi jumătate asigură considerabil mai multă vitalitate şi socializare pe gospodărie decât cele cu clădiri mai înalte.[2]

În concluzie, construirea de clădiri înalte pentru a crea o densitate foarte mare şi spaţii publice care lasă de dorit nu constituie o reţetă de

succes pentru oraşe pline de viaţă, chiar dacă investitorii şi politicienii folosesc adesea argumentul că aduc vitalitate prin construirea clădirilor înalte şi dense.

avem deja: densitate înaltă
– de dorit: densitate inteligentă

Viaţa urbană nu apare de la sine şi nu se dezvoltă automat ca reacţie la densităţile ridicate. Problema presupune abordări specifice şi mult mai variate. Ca să fie pline de viaţă, oraşele necesită o structură urbană compactă, o densitate rezonabilă a populaţiei, distanţe acceptabile de mers pe jos sau cu bicicleta şi spaţii urbane de calitate. Densitatea, care reprezintă cantitate, trebuie să fie combinată cu calitatea spaţiului.

Există multe modalităţi de abordare inteligentă a arhitecturii zonelor cu densitate relativ mare, fără a face clădirile prea înalte, străzile prea întunecoase şi fără a construi bariere psihologice care descurajează rezidenţii să treacă din interior spre exterior.

densitatea şi spaţiul urban de calitate – în oraşele vechi

Multe cartiere vechi au o combinaţie de densitate compactă şi spaţiu urban de calitate, aşa cum se poate vedea în centrul Parisului sau Copenhagăi. Faimosul ţesut urban realizat de Cerda în Barcelona prezintă, de asemenea, spaţii urbane minunate, străzi pline de viaţă şi, de fapt, o densitate mai mare decât Manhattan, New York City.

densitatea şi spaţiul urban de calitate – în oraşele noi

Un cartier nou remarcabil este Aker Brygge de pe malul apei în Oslo, Norvegia (1984-1992). Utilizarea terenului, amestecul de funcţiuni şi calitatea spaţiului urban au fost tratate cu mare atenţie. În ciuda unei densităţi ridicate a clădirilor (260%), acestea nu par a fi înalte, pentru că cele de-a lungul străzilor au mai puţine etaje decât cele din spate.

Spaţiul urban este bine proporţionat, cu faţade active la parter şi, datorită în mare parte unui bun design, zona a devenit una dintre puţinele locuri realizate recent în Europa unde oamenii se bucură cu adevărat să petreacă timp. Densitatea este mare, dar este gândită cum trebuie.

Complexul Aker Brygge (1984-1992) din Oslo este una dintre relativ puţinele zone nou construite care are clădiri înalte, dense şi un spaţiu urban primitor. Această combinaţie a făcut zona foarte atractivă şi populară.

Traficul lent înseamnă oraşe pline de viaţă

Viaţa urbană depinde foarte mult de cantitate şi durată. În oraşele pietonale există viaţă pe străzi deoarece oamenii sunt prezenţi în câmpul vizual pentru un timp îndelungat (Veneţia, Italia şi Hutong în Beijing, China).

Traficul pe autostradă se desfăşoară rapid şi numără multe maşini, dar ele ies repede din unghiul de vedere. Atunci când traficul este lent sau se opreşte, sunt mult mai multe de văzut.

Cât de multe şi cât de mult timp: cantitate şi calitate

viaţa în oraş – o chestiune de număr şi de timp

După cum s-a menţionat deja, mulţi sunt de părere că vitalitatea spaţiilor urbane ţine în mare măsură de numărul de utilizatori, dar problema nu este atât de simplă.

Numărul de utilizatori, cantitatea, reprezintă într-adevăr unul dintre factori, dar un alt factor la fel de important este cantitatea de timp pe care utilizatorii îl petrec în spaţiul public. Viaţa urbană aşa cum o trăim când ne deplasăm prin oraş este o chestiune de cât de multe sunt de văzut şi de făcut în raza vizuală socială de aproximativ 100 de metri. Activitatea din raza vizuală depinde de câţi oameni sunt prezenţi şi de cât de mult timp petrece fiecare utilizator în locul respectiv. Nivelul de activitate este pur şi simplu un produs al numerelor şi al timpului. Un număr mare de oameni care se deplasează repede prin spaţiul urban poate duce la o viaţă urbană considerabil inferioară celei produse de o mână de oameni care petrec timp îndelungat într-un loc.

Pe Strøget, unul din principalele pietonale din Copenhaga, traficul este cu 35% mai lent în timpul verii decât în timpul iernii. Aceasta înseamnă că acelaşi număr de persoane generează o creştere de 35% a nivelului de activitate al străzii.[3] Este adevărat că, în general, nivelul de activitate în spaţiul urban creşte de multe ori în mod dramatic când e vreme bună. Diferenţa nu constă neapărat în faptul că ies mai mulţi oameni în oraş, ci în faptul că fiecare petrece mai mult timp afară. Pe timp frumos mergem mai încet, ne oprim mai des şi ne tentează posibilitatea de a ne opri pe o bancă sau într-o cafenea.

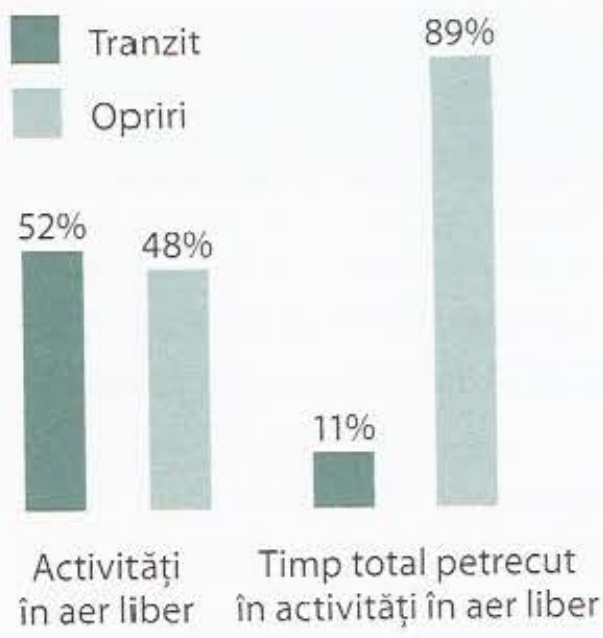
un trafic mai lent înseamnă oraşe mai pline de viaţă

Dacă admitem că viaţa oraşului este un produs care depinde de „câţi" şi de „cât timp", aceasta ne ajută să înţelegem o serie de fenomene urbane. Calculul numărului şi duratei reprezintă un instrument de planificare necesar pentru consolidarea vitalităţii în spaţiile publice.

Veneţia are un nivel extrem de ridicat de activitate, deşi populaţia s-a redus dramatic. Explicaţia rezidă în faptul că tot traficul este pietonal, toată lumea merge încet, iar opririle sunt frecvente şi spontane. Gondolele şi bărcile la rândul lor se deplasează într-un ritm plăcut. Deci, în ciuda numărului mic de persoane şi bărci, există întotdeauna ceva de văzut, deoarece traficul lent înseamnă oraşe pline de viaţă.

În schimb, numeroasele noastre suburbii moderne, orientate spre traficul auto, adăpostesc mult mai multe persoane, dar traficul este rapid şi oamenii tind să nu zăbovească. Maşinile ies din câmpul nostru vizual aproape în aceeaşi secundă în care intră. Aceasta explică de ce sunt atât de puţine lucruri de văzut şi de trăit. Traficul de viteză duce la oraşe fără viaţă.

staționări îndelungate în aer liber înseamnă orașe pline de viață



Un studiu al activităților în aer liber de pe 12 străzi canadiene rezidențiale. Activitățile de „du-te vino" alcătuiesc mai mult de jumătate din numărul total, dar sunt toate de foarte scurtă durată. Activitățile de repaos durează în medie de nouă ori mai mult și, prin urmare, contribuie la 89% din viața de stradă.[4]

opririle mai lungi
înseamnă orașe mai pline
de viață

Un argument important în discuțiile despre reorganizarea circulației și a principiilor de trafic este faptul că vitalitatea zonelor urbane are de câștigat atunci când se circulă mai lent. Obiectivul de a crea orașe în care mai mulți oameni se simt încurajați să meargă pe jos sau cu bicicleta aduce implicit mai multă vitalitate în stradă și o mai mare bogăție de experiențe deoarece traficul de viteză este convertit în trafic lent.

O serie de studii realizate în Canada asupra unor străzi rezidențiale din Waterloo și Kitchener în 1977 au înregistrat activitățile derulate în spațiul public. Jumătate din totalul acestora se încadrau în categoria deplasărilor către sau dinspre o destinație – fie cu mașina, fie cu bicicleta sau pe jos. Cealaltă jumătate cuprindeau jocuri, curățenie, întreținere, grădinărit, conversații și odihnă, acestea din urmă efectuate în special de locuitorii aflați în propria curte din față sau pe verande pentru a urmări ce se întâmplă.

Așadar, numărul oamenilor care se deplasau dintr-un loc într-altul era același cu numărul celor care stăteau pe lângă casă. Dar deplasările nu erau percepute pe o durată mai mare de câteva secunde, deoarece distanța de la intrările caselor la colțul străzii era de numai 100 de metri. Nici parcurgerea distanței de la mașină la intrarea în locuințe nu lua mult timp – o medie de 30 de secunde, durată care nu contribuie considerabil la vitalitatea străzii.

În schimb, activităţile de odihnă erau considerabil mai îndelungate; diversele forme de repaos au reprezentat 89% din viaţa străzii. Prin urmare, doar 11% din activitatea stradală se datora deplasărilor cu un scop precis. Aceste statistici susţin legătura dintre opririle de lungă durată în aer liber şi un oraş plin de viaţă.[5]

O serie de studii ale vitalităţii urbane efectuate în pieţe pietonale mai vechi sau mai noi din Copenhaga şi Oslo a subliniat importanţa folosirii duratelor, precum şi a cantităţilor numerice pentru a crea spaţii urbane pline de viaţă, atractive. Locurile studiate sunt vizitate de circa 5.000 până la 10.000 de pietoni pe zi. Cu toate acestea, unele dintre ele par a fi pustii în timp ce altele mustesc de viaţă. Diferenţa constă pur şi simplu în faptul că anumite pieţe servesc doar pentru deplasarea pietonilor dintr-o parte în alta, în timp ce altele combină posibilitatea de a merge cu cele de odihnă, cu experienţe bogate şi confort. Pieţele care combină mersul pe jos şi repaosul înregistrează un nivel de activitate de 10, 20 şi uneori chiar de 30 de ori mai mare decât pieţele de tranzit.[6] Când avem ca obiectiv un oraş plin de viaţă şi atractiv, avem toate motivele să examinăm motivele de oprire şi odihnă.

mai multe persoane – sau mai multe minute?

Într-un moment în care politicienii, antreprenorii, agenţiile imobiliare şi arhitecţii manifestă un interes lăudabil în asigurarea vitalităţii şi atractivităţii oraşelor, trebuie subliniat faptul că accentul pe clădirile înalte şi pe densitatea compactă abia ating aspectele de suprafaţă – şi nici măcar acolo pe cele mai importante.

Într-o situaţie dată, vitalitatea urbană poate fi influenţată cantitativ, prin încurajarea vizitelor unui număr mai mare de persoane, sau calitativ, invitându-i să petreacă mai mult timp în oraş şi încetinind traficul. Este aproape întotdeauna mai simplu şi mai eficient să creşti calitatea şi, în consecinţă, dorinţa de a petrece mai mult timp decât să creşti numărul de vizitatori ai spaţiului.

Punând accentul pe durată şi calitate în proiectarea urbană, mai degrabă decât pe număr şi cantitate, se îmbunătăţeşte oraşul în beneficiul tuturor, în fiecare zi a anului.

Graficul de bare prezintă numărul mediu de persoane care stau în două scuaruri nou construite în Copenhaga, respectiv Oslo, în zilele de vară, între ora 12 şi 16. Dreapta sus: Pietonii trec în viteză prin această piaţă între staţia de metrou şi un centru comercial, în mai puţin de un minut (Kay Fiskers Plads, Ørestad, Copenhaga, Danemarca). Dreapta jos: nivelul de activitate în această piaţă într-o zi tipică de vară este de 10 ori mai mare, deoarece publicul se simte încurajat atât să meargă, cât şi să stea aici. (Bryggetorget, Oslo, Norvegia).[7]

Stând de vorbă

Intrând şi ieşind

Mergând de-a lungul străzii

Stând de-a lungul străzii

Luând o pauză

Stând în uşă

Făcând cumpărături

Interacţionând

Uitându-se la vitrine

Stând

Stând

Uitându-se înăuntru şi în afară

Margini permeabile – oraşe pline de viaţă

unde oraşul şi clădirile se întâlnesc

Felul în care sunt tratate limitele şi perimetrele urbane, în special etajele joase ale clădirilor, are o influenţă decisivă asupra spaţiului urban. De-a lungul lor se merge pe jos; de asemenea, acestea sunt faţadele care se văd şi se percep de aproape şi, prin urmare, mai intens. Tot aici se intră şi se iese din clădiri, iar viaţa din interior şi din exterior interacţionează. Aici oraşul se întâlneşte cu clădirile.

marginile care definesc spaţiul

Marginile într-un oraş limitează câmpul vizual şi definesc un loc. Ele aduc o contribuţie vitală felului în care este perceput spaţiul şi în care este conştientizat ca loc unic. Aşa cum pereţii unei case protejează, susţin şi comunică un sentiment de bine, tot astfel limitele spaţiului urban oferă un sentiment de organizare, de confort şi de securitate. Spaţiile fără margini sau cu margini slab definite sunt bunăoară cele delimitate pe toate laturile de străzi cu trafic intens. Acestea sunt mult mai puţin funcţionale decât cele în care vitalitatea urbană este susţinută de una sau mai multe margini atractive.[8]

marginile ca zone de schimb

Marginea de-a lungul parterelor caselor este, de asemenea, zona în care se află uşile şi alte puncte de interacţiune între interior şi exterior. Marginile oferă posibilitatea ca viaţa din clădiri sau din imediata vecinătate a acestora să interacţioneze cu viaţa oraşului. Aceasta este zona în care activităţile din interiorul caselor se pot muta în spaţiul urban colectiv.

marginile ca locuri de stat

Zonele de margine oferă de asemenea unele dintre cele mai căutate locuri de stat jos sau în picioare. Asigură un microclimat ideal, spatele ne este protejat şi aparatul nostru senzorial frontal poate controla în mod confortabil situaţia. Avem o imagine completă a tot ceea ce se întâmplă în jur şi nu sunt pericole de surprize neplăcute din spate. Marginile sunt locuri optime de stat într-un oraş.

Tendinţa generală a oamenilor de a sta sau merge pe lângă pereţi este confirmată atât în spaţiul public, cât şi în cel privat, înăuntru, cât şi în afară. Se poate spune că viaţa creşte dinspre margini către interior. La petrecerile dansante vorbim despre „flori de perete" care se înşiră de-a lungul zidurilor între melodii. La recepţii, oaspeţii de regulă se sprijină de pereţi şi abia după o vreme încep să se mişte mai liber în jurul camerei. Copiii demarează activităţile în aer liber mai întâi în vecinătatea uşilor de la intrare şi nu iau cu asalt întregul spaţiu decât după ce începe jocul. În pauzele dintre activităţi, se refugiază din nou în zona de margine, aşteptând şi urmărind ce se întâmplă până când începe un nou joc care-i interesează.

fațade înguste – multe uşi, vă rugăm!

În perioada colonială franceză, reglementările au asigurat unități înguste şi multe uşi în oraşul Hanoi, Vietnam. Acest principiu poate fi recomandat şi în noile proiecte (Sluseholmen, Copenhaga, Danemarca , 2007-2009).

Peste tot în lume se regăseşte acelaşi ritm în străzile comerciale atractive: 15-20 de magazine pe 100 de metri de stradă înseamnă experiențe noi pentru pietoni la fiecare patru-cinci secunde (Changcha, China; Middlesbrough, Marea Britanie şi New York City).

Şi persoanele care trebuie să aştepte ceva sau pe cineva în spații publice găsesc locuri ideale la margine. Tot acestea sunt selecționate pentru şederi prelungite pe bănci sau la cafenele. Spatele ne este protejat atunci când stăm de-a lungul perimetrelor şi ni se oferă o vedere ideală a împrejurimilor. Când marginile au, de asemenea, umbrele şi copertine, putem cuprinde totul cu privirea din umbră. În mod evident, este un loc potrivit pentru a sta.

marginile urbane ca zone ale experienței

Ca pietoni, percepem parterele clădirilor de aproape şi cu intensitate. Etajele superioare nu fac parte din câmpul nostru vizual imediat; acelaşi lucru este valabil şi pentru casele de pe cealaltă parte a străzii. Pe acestea din urmă le vedem de la o distanță mult mai mare şi, din acelaşi motiv,

percepția lor nu înregistrează detalii şi este mai puțin intensă.

Situația este substanțial diferită în cazul parterelor pe lângă care trecem mergând pe jos: putem aprecia cu intensitate toate detaliile fațadelor şi ale vitrinelor. Percepem de aproape ritmul compoziției fațadelor, materialele, culorile şi oamenii din interiorul sau din apropierea clădirilor; iar acestea determină în mare măsură cât de interesantă şi plină de evenimente este plimbarea noastră. Pentru urbanişti, există argumente serioase în favoarea eforturilor de a asigura partere active şi interesante de-a lungul rutelor importante de mers pe jos. În termeni de experiențe vizuale şi perceptuale în general, toate celelalte elemente joacă un rol mai puțin important.

ritmuri plăcute – detalii bine realizate

O plimbare prin oraş asigură intervale ample de timp pentru a percepe tot ceea ce au de oferit parterele şi pentru a savura această bogăție de detalii şi informații. Mersul pe jos devine mai interesant şi semnificativ, timpul trece repede şi distanțele par mai scurte.

Cu toate acestea, acolo unde marginile nu sunt interesante sau parterele sunt închise şi monotone, plimbările par lungi şi sărace ca experiențe. Întregul proces poate deveni atât de lipsit de sens şi de obositor încât oamenii renunță de tot la mersul pe jos.

Studiile fiziologice asupra unui eşantion de oameni într-o cameră fără stimuli arată că simțurile noastre au nevoie de stimulare la intervale destul de scurte, de patru-cinci secunde, ceea ce pare să fie media de echilibru între prea puțină şi prea multă stimulare.[9] Este interesant de remarcat faptul că magazinele şi chioşcurile de pe străzile comerciale active şi de succes de peste tot în lume au de multe ori o lungime a fațadelor de cinci până la şase metri. Aceasta corespunde cu 15-20 de magazine sau alte atracții pentru ochi la 100 de metri. La o viteză de mers pe jos obişnuită, de aproximativ 80 de secunde pentru 100 de metri, ritmul fațadelor acestor străzi determină la fiecare cinci secunde apariția unui nou stimul vizual.

unități înguste – şi multe uşi, vă rugăm!

Principiul unităților înguste cu multe uşi de-a lungul străzilor comerciale oferă prilejuri ideale pentru cumpărători şi vânzători să interacționeze; cu cât mai multe uşi cu atât mai multe puncte de schimb între interior şi exterior. Sunt multe de văzut şi este loc pentru multe oferte tentante. Deloc surprinzător, multe centre comerciale noi utilizează, de asemenea, principiul unităților înguste, cu multe uşi. Acest principiu face de asemenea loc pentru multe magazine de-a lungul trotuarelor.

şi cu reliefuri verticale pe fațade, vă rugăm!

Indiferent dacă parterele adăpostesc unități comerciale, locuințe sau alte funcții, este important ca fațadele acestora să aibă articulații verticale. Acest truc face ca distanțele de mers pe jos să pară mai scurte şi mai interesante. În schimb, fațadele cu linii lungi orizontale fac distanțele să pară mai lungi şi mai obositoare.

Scară şi ritm
Scara pentru 5 km/oră, compactă şi interesantă, cu unităţi înguste şi multe uşi. Scara pentru 60 km/oră funcţionează pentru şoferii în mişcare, dar nu şi pentru pietoni.

Scara de 5 km/oră

sau scara de 60 km/oră

Transparenţă
Deplasarea prin oraş este mai plăcută pentru pietoni dacă pot vedea mărfuri în vitrine sau ceea ce se întâmplă în interiorul clădirilor. Iar acest principiu funcţionează în ambele sensuri.

Deschis

sau închis

Mai multe simţuri
Toate simţurile noastre sunt activate atunci când suntem aproape de clădiri, care oferă impresii şi ocazii interesante. În schimb, opt postere nu inspiră.

Interactiv

sau pasiv

Textură şi detalii
Clădirile oraşului sunt pline de atracţii pentru pietonii care merg încet. Parterele atrăgătoare au textură, materiale bune şi o bogăţie de detalii.

Interesant

sau plictisitor

Funcţiuni mixte
Unităţile înguste şi cu multe uşi, completate de o mare varietate de funcţiuni, oferă multe puncte de schimb între interior şi exterior şi multe tipuri de experienţe.

Variat

sau uniform

Ritmuri verticale pe faţade
Parterele cu ritmuri predominant verticale pe faţadă fac mersul pe jos mai interesant. Distanţele par mai scurte comparativ cu mersul de-a lungul faţadelor orientate orizontal.

Sursa: „Close encounters with buildings," Urban Design International, 2006.

Vertical

sau orizontal

limitele permeabile – şi cele dure

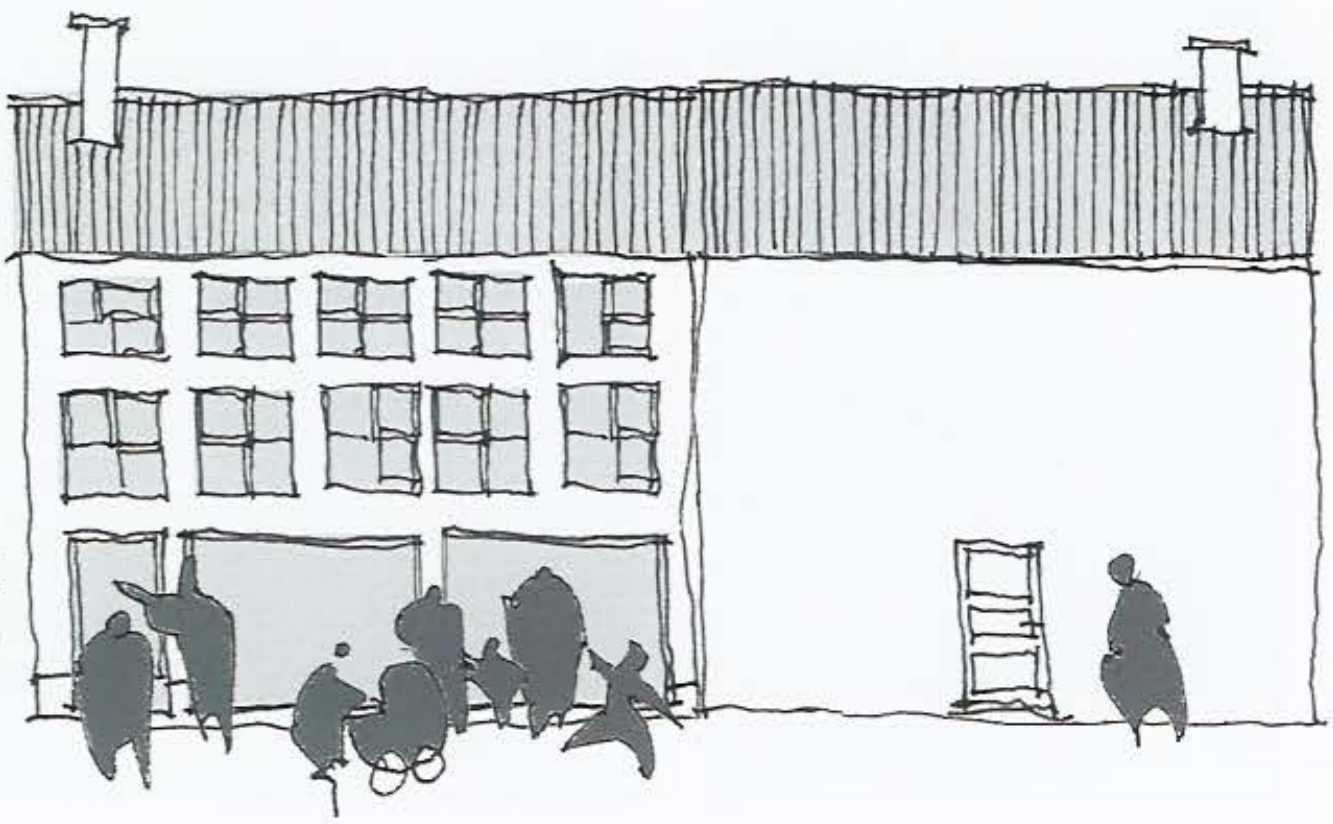
Unităţile înguste, uşile numeroase şi reliefurile verticale pe faţade ajută la intensificarea experienţei de mers pe jos. Activităţile de la parter şi interacţiunea funcţională cu viaţa din stradă au şi ele un impact semnificativ asupra vitalităţii urbane.

Pentru a simplifica lucrurile, putem descrie două tipuri de experienţe, la extreme. O extremă este reprezentată de strada cu o „margine permeabilă", cu magazine aliniate, faţade transparente, vitrine mari, numeroase deschideri şi produse expuse. În acest caz sunt multe de văzut şi de atins, oferind numeroase motive pentru a încetini sau pentru a opri. Cealaltă extremă este strada cu „margini dure", diametral opusă: parterele sunt oarbe şi pietonii se deplasează de-a lungul unor secţiuni extinse de sticlă neagră, beton sau zidărie. Sunt puţine uşi sau deloc şi în concluzie puţine de văzut; cu greu se găseşte un motiv pentru a alege o asemenea stradă, în afară de necesitate.

de şapte ori mai multă vitalitate urbană în faţa faţadelor active

De-a lungul anilor, numeroase studii au examinat impactul zonelor de margine asupra vitalităţii oraşului, indicând o legătură directă între marginile permeabile şi oraşele pline de viaţă. Un studiu efectuat la Copenhaga în 2003 a examinat gradul de activitate în faţa unei faţade active şi a uneia pasive pe mai multe străzi ale oraşului.[10]

În faţa faţadelor deschise şi active se observa o tendinţă vizibilă a pietonilor de a încetini şi a întoarce capul către faţadă, oprindu-se frecvent. În faţa faţadelor oarbe, ritmul de mers pe jos era considerabil mai rapid şi se înregistrau mai puţine capete întoarse sau opriri. În concluzie, s-a demonstrat că, având acelaşi flux de pietoni pe stradă atât pe segmentele active, cât şi pe cele pasive, numărul mediu de persoane care au trecut pe lângă sau s-au oprit în faţa faţadelor active a fost de şapte ori mai mare decât cel din faţa faţadelor pasive. Acest lucru s-a datorat faptului că oamenii au mers mai încet, s-au oprit de mai multe ori şi au intrat mai des în magazinele de pe strada unde limitele erau permeabile.



Un studiu din 2003 al străzilor comerciale din Copenhaga arată că nivelul de activitate în faţa faţadelor active este de şapte ori mai mare decât în faţa celor pasive.[11]

o politică pentru partere active, vă rugăm!

Potrivit semnului, supermarketul este deschis şapte zile pe săptămână, dar cu siguranţă nu spre trotuar (Adelaide, Australia).

Fotografii înainte şi după ale unui colţ de stradă din Melbourne şi ale unei străzi din Stockholm. Ambele oraşe au adoptat politici pentru faţade active.

Este poate şi mai interesant faptul că numeroase alte activităţi care nu au legătură cu magazinele sau faţadele aveau loc tot pe aceste segmente active de stradă. Oamenii vorbeau mai mult la mobile, se opreau să se lege la pantofi, să-şi organizeze cumpărăturile în sacoşe şi conversau într-o măsură mult mai mare decât în faţa faţadelor pasive. Toate acestea confirmă principiul că procesele vieţii urbane se auto-consolidează: „Oamenii vin acolo unde sunt oameni".

faţade oarbe la parter – oraşe fără viaţă

Străzile cu margini permeabile au o influenţă semnificativă asupra tiparelor de activitate şi atractivitate ale spaţiilor oraşului. Faţadele transparente, primitoare şi active conferă spaţiului urban o scară umană acolo unde este cel mai important: la mică distanţă şi la nivelul ochilor.

Calitatea parterelor este atât de importantă pentru atractivitatea generală a oraşului încât devine greu de înţeles de ce atâtea partere în oraşe noi sau vechi sunt tratate cu atâta indiferenţă. Pereţi lungi şi orbi, puţine uşi, suprafeţe de sticlă sterile care parcă te invită să „treci mai departe" s-au propagat peste tot în oraşe, dând pietonilor multe motive pentru a renunţa la mersul pe jos şi a se duce acasă.

oraşele pline de viaţă au nevoie de o politică pentru partere active

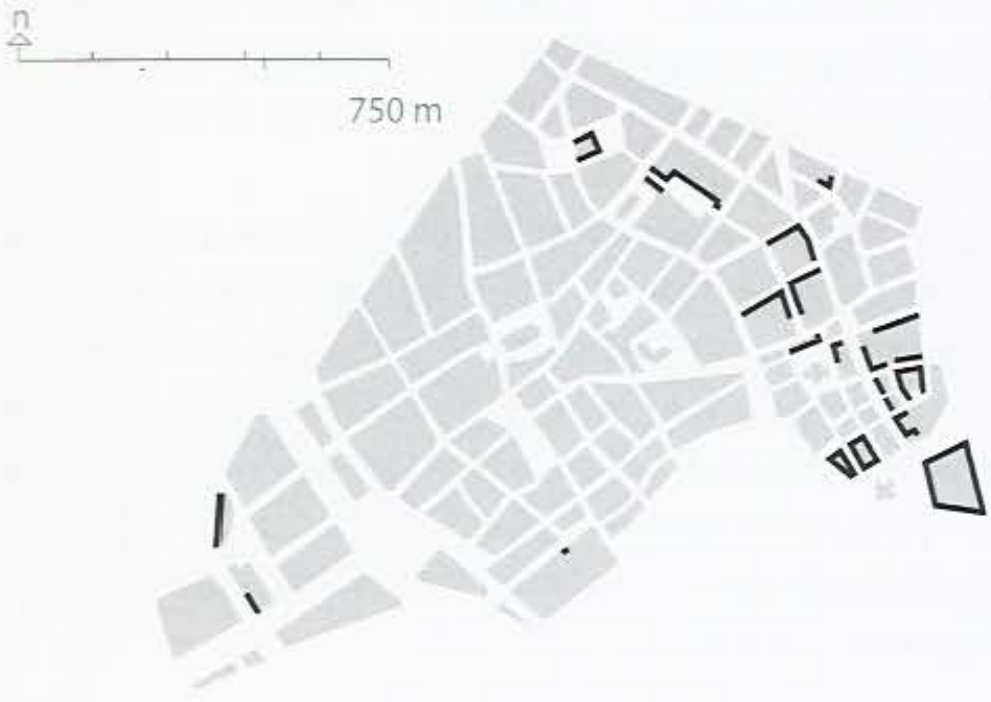
Parte din eforturile pentru a îmbunătăţi calitatea mediului în centrul oraşului Stockholm, în 1990 a fost întocmită o scară de cartografiere a atractivităţii parterelor.[12] Metoda de evaluare a fost rafinată ulterior în cursul unor proiecte similare în alte oraşe.

Cartografierea atractivităţii parterelor poate identifica zonele cu probleme şi poate fi utilizată pentru a evalua situaţia din străzile cele mai importante ale oraşului. Pornind de la aceste informaţii, planificatorii urbani pot elabora o politică activă şi specifică pentru a asigura atractivitatea parterelor în cartierele noi şi pentru a adresa şi corecta treptat problemele din zonele existente, în special de-a lungul celor mai importante rute pietonale din oraş.

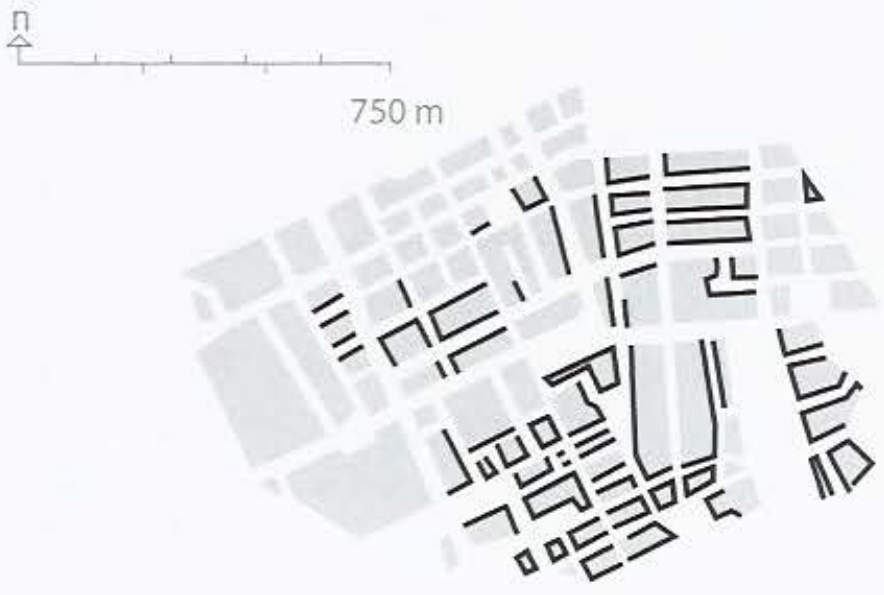
În Melbourne, politica pentru partere a condus la îmbunătăţiri remarcabile, iar alte oraşe îi urmează exemplul şi fac eforturi pentru a aborda

Marcare a faţadelor de parter cu probleme din Copenhaga şi Stockholm. În anii 1950 şi 1960, zona centrală din Stockholm a fost supusă unei reconstrucţii urbane extinse. Clădirile din acea perioadă au adesea faţade neprimitoare, o problemă pe care acest releveu o scoate în evidenţă (metoda de înregistrare este indicată la pagina 241).[13]

Copenhaga 1:25.000



Stockholm 1:25.000



această problemă. Planurile pentru noi proiecte de dezvoltare de-a lungul apei în Oslo evidențiază locurile în care prezența unor partere atrăgătoare va fi crucială pentru calitatea viitoare a orașului. O modalitate de a asigura implementarea strategiei este reducerea chiriei în aceste spații, critice pentru atractivitatea cartierului. Dacă zona este populară și atractivă, venitul total din închiriere se va compensa cu ușurință prin chiriile generate de alte proprietăți.

marginile permeabile
– în zonele rezidențiale

Marginile – locul unde clădirile se întâlnesc cu orașul – sunt, de asemenea, vitale pentru calitatea locuințelor și activitatea înconjurătoare. Zonele de margine sunt cele mai active în cartierele rezidențiale. Aici se află ușile din față – punctul de schimb între sfera publică și cea privată – și tot aici activitățile domestice se mută pe terasă sau în grădina din față, în contact cu spațiul public. Zona de margine este, de asemenea, cea percepută de pietoni atunci când trec prin cartier.

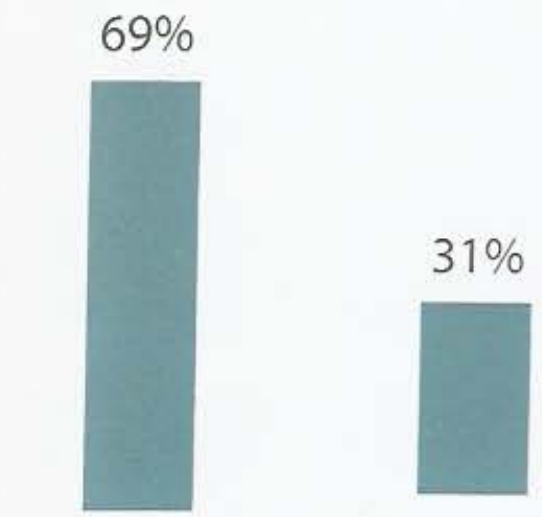
Semnificația marginilor poate fi rezumată în bunul sfat dat autorului de către arhitectul Ralph Erskine (1914-2005): „Dacă un complex este interesant și incitant la nivelul ochilor, întreaga zonă va fi interesantă. Prin urmare, încercați să proiectați margini primitoare și bogate în detalii de calitate, în loc să vă străduiți prea mult la etajele superioare, care au mult mai puțină importanță, atât funcțional, cât și vizual"[14]

Multe locuri din întreaga lume oferă exemple interesante de proiectare și de utilizare ale marginilor în zonele rezidențiale: grădinile din fața caselor cuplate englezești; „stoop" – scările olandeze de la intrările în rezidențe; tratamentul perimetrului caselor tradiționale japoneze; „pridvoarele" Americii de Nord; treptele și platformele către intrările în brownstones din Brooklyn, New York City; sau curțile din față ale caselor joase înșiruite din Australia. Toate acestea sunt exemple de tipuri de zone semiprivate în cartierele rezidențiale mai vechi. Destul de multe complexe noi din întreaga lume oferă însă și ele abordări inspirate și concepute cu atenție ale zonelor de margine din cartierele rezidențiale.

Cu toate acestea, sunt și numeroase cartiere noi care au permis parcărilor și garajelor să distrugă aceste margini sau au eliminat toate articulațiile parterelor, astfel încât casele se ridică direct din peluze și trotuare ca stâncile din mare. Oamenii care locuiesc în acest tip de locuințe trec direct de la sfera privată la cea publică, fără nicio tranziție sau variație.

margini permeabile
– și viața pe străzile rezidențiale

Numeroase studii proclamă importanța curților semiprivate din fața caselor și a zonelor de stat pentru viața și activitatea străzilor rezidențiale. În 1976, Universitatea din Melbourne a realizat un studiu amplu pe 17 asemenea străzi, unele în cartiere vechi, cu case cuplate, unele în suburbii, cu locuințe detașate. Studiul s-a bazat pe observații detaliate timp de zile întregi și a inclus zone cu și fără curți în fața caselor. În final, a oferit o privire cuprinzătoare asupra naturii activităților pe străzi, precum și a localizării exacte a acestora.

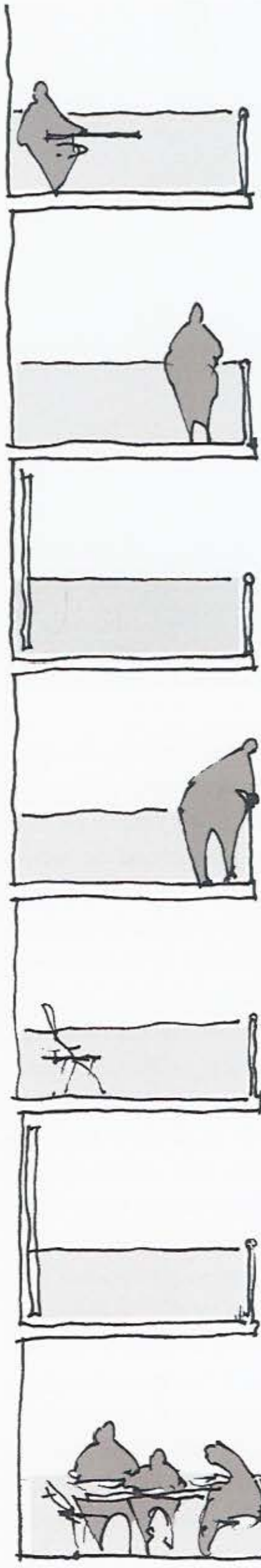


Impactul limitelor permeabile este de necontestat în studiul activităților în aer liber pe 17 străzi rezidențiale din Melbourne, Australia. Dintre toate activitățile înregistrate, 69% au avut loc în sau în jurul curților semi private din fața locuințelor. Restul de 31% din activități au avut loc în stradă.[15]

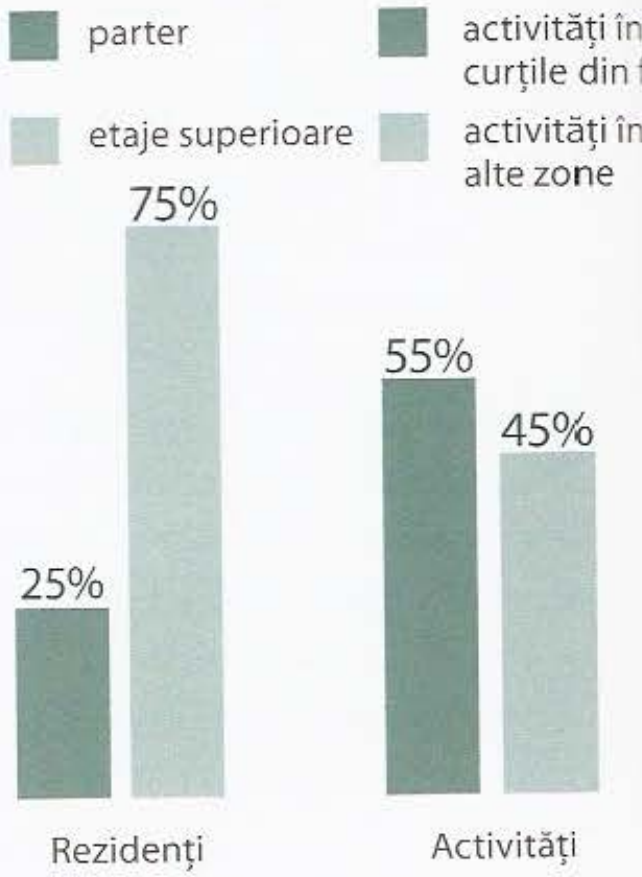
Străzile cu nivel de activitate mai extins au fost cele vechi, cu fronturi dense de case înșiruite și terase mici în aer liber, proiectate cu meticulozitate între locuințe și trotuar. Dintre toate activitățile – sosiri și plecări, opriri, curățenie și reparații, conversații și joacă – 69% aveau loc în curțile din față ori în apropierea gardurilor sau porților de la curtea din față. Doar 31% din ele se desfășurau în alte părți ale spațiului stradal. Un procent substanțial combinau statul afară – pentru odihnă, savurat cafeaua și stat la soare – cu posibilitatea de a urmări viața din stradă.[16]

O premisă a vitalității stradale era densitatea clădirilor, care încuraja mulți oameni să meargă pe jos. Numai atunci când există un anumit număr de pietoni trecând sau desfășurând diverse activități în fața caselor începe să aibă sens pentru cei dinăuntru să petreacă timp pe latura publică a locuinței. În zonele în care rezidențele dispuneau de terase sau curți, dar străzile erau ocupate predominant de trafic auto, aproape nimeni nu le utiliza.

Cercetătorii au efectuat o serie de studii în Waterloo și Kitchener, Canada, în 1977, cu accentul pe străzile rezidențiale tipic nord-americane, cu locuințe unifamiliale construite destul de dens, cu un pridvor și curte către stradă. Studiile au identificat un tipar al activităților care corespundea îndeaproape celui prezent în străzile rezidențiale din Australia. Când s-a înregistrat timpul dedicat diverselor tipuri de activități, s-a dovedit că cele desfășurate în sau lângă zonele de margine semiprivate reprezentau aproape 89% din viața străzii.[17] Așa cum s-a menționat mai devreme, numărul de minute petrecut afară determină dacă o stradă e plină de



Studiile din 2003 ale noilor zone rezidențiale din Copenhaga arată că activitățile din și în jurul spațiilor semiprivate din fața parterelor constituie mai mult de jumătate din toate activitățile în aer liber, chiar dacă locuitorii de la parter nu sunt decât ¼ din total. [18]



viață sau nu, mai degrabă decât numărul de persoane. Acolo unde sunt prevăzute spații semiprivate în fața locuințelor, parte din activitățile din sfera privată se pot muta în zona de margine. Este o zonă sigură, confortabilă, unde oamenii au contact vizual cu împrejurimile, un aspect în general important pentru viața de stradă.

O serie de studii efectuate pe străzile rezidențiale din Copenhaga, în 1982, ilustrează situația străzilor cu case înșiruite, cu sau fără curți în față. Studiile au fost efectuate pe străzi paralele cu locuințe identice și categorii comparabile de rezidenți. În toate cazurile, nivelul de activitate al străzilor cu margini permeabile era de două până la trei ori mai mare decât pe cele cu limite dure.[19]

margini permeabile – în zonele rezidențiale recente

O cercetare a activităților din zonele rezidențiale recente, efectuată la Copenhaga în 2005, arată cum sunt utilizate balcoanele, curțile din față și alte tipuri de spații în aer liber în contextul urban contemporan. Rezultatele ilustrează o tendință generală a activităților în aer liber de a trece din spațiul public în zonele cu un grad mai ridicat de intimitate. Ca și cercetările anterioare, acest studiu arată că spațiile semiprivate în aer liber, aflate în imediata proximitate a parterelor, continuă să joace un rol remarcabil cu privire la nivelul general de vitalitate al zonelor rezidențiale.

În zonele studiate, apartamentele la nivelul străzii cu o curte semiprivată în față reprezentau între 25% și 33% din numărul total de locuințe, în timp ce activitățile din aceste curți formau 55% din totalul activităților înregistrate în zonă.[20] Este interesant de notat cum curțile, în care proximitatea locuinței, spațiul, vegetația și un microclimat plăcut puteau fi combinate cu contactul cu mediul înconjurător, erau folosite mult mai mult decât balcoanele, unde aceiași factori au o calitate relativ inferioară.

Limitele permeabile în fața locuințelor au un impact crucial asupra gradului de activitate în aer liber (limite dure într-o zonă rezidențială norvegiană și limite permeabile în Solbjerg Have, Frederiksberg, Danemarca).

Limite permeabile în zonele urbane vechi (Tokio, Japonia; Sydney, Australia; şi Montreal, Canada).

Dreapta: limite permeabile în cartier (Cartierul francez din New Orleans, Louisiana).

Limite permeabile în cartiere noi (Bogota, Columbia şi Cape Town, Africa de Sud).

Pagina opusă: viaţa de stradă aproape de case şi curţile din faţă (Jakarta, Indonezia).

margini permeabile – în contexte culturale diferite

Paragrafele anterioare descriu realităţi din centre urbane şi suburbii aşa cum sunt profilate în cercetările efectuate de-a lungul a peste trei decenii pe diverse continente, în oraşe de diverse dimensiuni. În mod evident, aceste studii includ zone şi gospodării aparţinând unui spectru larg de culturi, condiţii de viaţă şi standarde economice. În plus, modul de utilizare a spaţiului şi cultura locuirii evoluează în timp, în pas cu schimbările din stilul de viaţă, puterea de cumpărare şi demografie. O discuţie exhaustivă cu privire la funcţia marginilor permeabile în contexte rezidenţiale ar trebui să includă considerente culturale şi socio-economice. *Cu toate acestea, aici nu se va merge atât de departe, întrucât intenţia este de a ilustra în general importanţa marginilor permeabile pentru activităţile din oraşe şi suburbii, a condiţiilor de mers pe jos prin aceste zone, precum şi a posibilităţilor de contact între activităţile din interior şi exterior.*

1m² lângă casă sau 10m² după colţ?

Studiile menţionate mai sus conturează o imagine clară a marginilor permeabile ca o componentă simplă şi valoroasă a arhitecturii oraşului, care aduce o contribuţie încurajatoare în fiecare zonă menţionată. Cu cât folosirea spaţiului urban sau a zonelor de limită este mai simplă şi mai la îndemână, cu atât se generează mai multă viaţă urbană. În aproape toate situaţiile, un metru pătrat lângă casă este mult mai util şi mai des utilizat decât 10 metri pătraţi puşi la dispoziţie după colţ.

orașe pline de viață, cu margini permeabile, vă rugăm!

Niciun alt aspect nu are un impact mai mare asupra vieții și atractivității spațiului urban decât marginile active, deschise și pline de viață. Acolo unde ritmul fațadelor are intervale scurte, multe uși și detalii atent concepute la nivelul parterelor, vitalitatea în spațiul urban și în apropierea clădirilor este asigurată.

Marginile care funcționează consolidează viața orașului. Activitățile se completează reciproc, experiențele sunt mai bogate și mai numeroase, mersul pe jos devine mai sigur si distanțele par mai scurte.

În cartea sa *A Pattern Language* (1977), Christopher Alexander rezumă importanța limitelor, afirmând: „Dacă marginea este șubredă, spațiul nu va avea viață niciodată." [21]

Ideea este – aproape – atât de simplă.

Dacă limitele funcționează... stradă comercială din Camden, Londra, și o zonă rezidențială cu trepte (Brooklyn, New York).

Orașe pline de viață – proces, durată, cantități și încurajări

orașe pline – și fără – de viață

Capitolul anterior dedicat simțurilor și dimensiunilor orașului descrie modul în care urbanismul care apelează la ample infrastructuri de trafic și clădiri introvertite, combinat cu o larg răspândită confuzie a scării urbane, a generat orașe impersonale și neprimitoare. Aceste orașe pustii și descurajante sunt un rezultat al planificării care a avut alte priorități.

Vitalitatea urbană venea de la sine în orașele vechi, tradiționale, până în jurul anilor 1950. De fapt, viața orașului era considerată inerentă, și pe bună dreptate. Astăzi, în multe părți ale lumii, aceasta nu mai este un dat, ci o resursă valoroasă și relativ limitată, pe care urbaniștii trebuie s-o gestioneze cu atenție. Schimbările societății și cele de planificare urbană au schimbat drastic situația.

Acest capitol încearcă să sublinieze metodele care pot fi folosite pentru a consolida vitalitatea urbană. Sunt oferite diverse instrumente capabile să sprijine scara umană, în funcție de situația și de scopul dat.

Orașele pline de viață – un produs al planificării atente

Vitalitatea și liniștea orașului sunt ambele calități valoroase și dezirabile. Liniștea și odihna sunt foarte apreciate în orașele plin de viață și active. Promovarea vitalității urbane nu ar trebui să susțină neapărat crearea unui nivel de activitate exagerată în cât mai multe locuri cu putință.

Problema, însă, constă în faptul că locurile pustii nu au nevoie de ajutor pentru a-și face apariția în zonele noi ale orașelor. Nimeni nu trebuie să facă mari eforturi pentru a le obține. Pe de altă parte, este nevoie de multă atenție și efort pentru a asigura o combinație echilibrată de locuri active și liniștite în oraș.

Atunci când scopul este dezvoltarea orașelor, când dimensiunea umană și interacțiunea dintre oameni sunt prioritare, când există dorința de a încuraja populația să meargă pe jos și cu bicicleta, este esențial să se lucreze cu grijă și atenție pentru încurajarea vitalității urbane.

Este important să ne amintim că răspunsul nu se află în principii simpliste, rigide, despre creșterea densității sau despre cum să înghesuim mai mulți oameni în clădiri, ci în intervenții atente pe multiple fronturi, considerând viața urbană un proces și o atracție de bază.

Procese, încurajări, calitate urbană, durata ca factor deosebit de important și marginile permeabile și primitoare sunt aspecte esențiale pentru acest obiectiv.

prețul fricii

De când mașinile au invadat străzile, teama și îngrijorarea au devenit parte integrantă a vieții de zi cu zi în orașele din întreaga lume.

Bicicliștii sunt într-o poziție extrem de vulnerabilă în multe orașe care nu dispun de o infrastructură bună pentru biciclete. Acest semn din Japonia arată că pedalatul pe trotuare nu este o alternativă bună.

3.2
Oraşul sigur

Oraşul sigur

sentimentul de siguranţă – o calitate urbană vitală

Sentimentul de siguranţă este esenţial pentru ca oamenii să utilizeze spaţiul urban. În general, activitatea şi oamenii în sine fac oraşul mai primitor şi mai sigur, atât în termeni de securitate reală, cât şi percepută.

În această secţiune, problema siguranţei este confruntată cu obiectivul de a asigura oraşe primitoare prin încurajarea mersului pe jos, cu bicicleta şi opririle în spaţiul public. Discuţia se va concentra pe două domenii importante în care eforturile susţinute pot satisface cerinţele de siguranţă în spaţiul urban: siguranţa traficului şi prevenirea criminalităţii.

Siguranţa şi traficul

mai mult loc pentru maşini – ca politică dominantă în oraş?

În cei peste 50 de ani de când maşinile au invadat masiv oraşele, atât traficul auto, cât şi rata de accidente au crescut rapid. Frica de accidente a crescut încă şi mai repede, cu un impact dramatic asupra pietonilor şi bicicliştilor, precum şi asupra plăcerii de a circula prin oraş. În vreme ce din ce în ce mai multe maşini umpleau străzile, politicienii şi cei care planifică traficul au devenit din ce în ce preocupaţi de cum să facă loc la încă şi mai mult trafic şi parcări.

Condiţiile pentru pietoni şi biciclişti s-au deteriorat în consecinţă. Trotuarele înguste s-au umplut treptat cu semne de circulaţie, contoare de parcare, bolarzi, stâlpi de iluminat şi alte obstacole plasate acolo „ca să nu fie în drum" – ceea ce trebuie înţeles ca „nu în calea traficului mai important, cel motorizat". Pe lângă obstacolele fizice, mai sunt şi întreruperile frecvente în ritmul mersului pe jos cauzate de îndelungatele aşteptări la semafoare, dificultăţile în traversare, tuneluri subterane sumbre şi poduri pietonale suspendate. Toate aceste exemple de organizare a oraşului au un singur scop: acela de a oferi mai mult loc şi condiţii mai bune pentru autoturisme. În consecinţă, mersul pe jos a devenit mult mai dificil şi incomparabil mai puţin plăcut.

Condiţiile pentru ciclişti sunt chiar mai rele în multe locuri: pistele de biciclete au fost eliminate sau înlocuite cu aşa-numitele „benzi pentru biciclete", pictate pe stradă prin traficul de viteză; ori infrastructura

străzi cu prioritate pietonală, vă rugăm!

Conceptul de străzi comune sau complete sugerează egalitatea de şanse a grupurilor de trafic, care este încă un ideal. Integrarea diferitelor tipuri de trafic nu este satisfăcătoare decât dacă pietonilor li se dă clar prioritate (spaţiu comun în Haren, Olanda, şi o stradă cu prioritate pietonală în Copenhaga, Danemarca).

pentru biciclişti e absentă cu desăvârşire, iar aceştia trebuie să se descurce cum pot.

De-a lungul întregii perioade a invaziei auto, oraşele au încercat să elimine bicicletele de pe străzi. Riscul de accidentare pentru pietoni şi biciclişti a crescut proporţional cu traficul rutier, iar frica de accidente exponenţial.

diferenţe majore între diferitele părţi ale lumii – dar exact aceleaşi probleme

Multe ţări din Europa şi America de Nord au fost invadate de maşini de timpuriu şi au fost martore la deteriorarea calităţii oraşelor de la an la an. Ca răspuns, s-au înregistrat numeroase contra-reacţii şi o dezvoltare incipientă a unor noi principii de planificare a traficului. În alte ţări ale căror economii s-au dezvoltat mai puţin şi mai lent, maşinile au început să cotropească oraşele relativ recent. În ambele cazuri, rezultatul este o înrăutăţire dramatică a condiţiilor pentru pietoni şi biciclişti.

În oraşele în care invazia auto a fost precoce şi a durat zeci de ani, astăzi se poate vedea o reacţie puternică împotriva accentului miop pe autoturisme, care a dat lovituri atât de puternice vieţii urbane şi traficului de biciclete.

planificarea modernă asigură un echilibru mai bun între diverse tipuri de trafic

În multe ţări, în special în Europa, planificarea traficului în secolul 21 s-a schimbat în mod dramatic în comparaţie cu practica de acum douăzeci-treizeci de ani. Importanţa promovării circulaţiei pietonale şi a bicicletelor a fost treptat recunoscută, în timp ce o mai bună înţelegere a naturii şi cauzelor accidentelor a produs o varietate mai amplă de instrumente de intervenţie.

Când primele pietonale au fost înfiinţate în Europa în anii '60, existau într-adevăr doar două tipuri de străzi: cele pentru traficul auto şi cele pentru pietoni. De atunci au fost dezvoltate numeroase alte variante de căi de circulaţie, astfel încât astăzi planificatorii au o gamă relativ largă de soluţii din care pot să aleagă: străzi dedicate exclusiv traficului vehicular, bulevarde, străzi cu trafic la 30 km/oră, cu prioritate pentru pietoni, zone de 15 km/oră, pietonale cu tramvai, pietonale cu biciclete şi spaţii strict pietonale. Experienţa acumulată între timp a făcut de asemenea posibilă reducerea numărului de accidente, iar mersul pe jos sau cu bicicleta sunt considerabil mai sigure şi mai confortabile.

În alegerea tipurilor de stradă şi soluţiilor de trafic, este important să se pornească de la dimensiunea umană. Oamenii trebuie să se poată deplasa în siguranţă şi confortabil prin oraşe, pe jos sau cu bicicleta; o atenţie specială trebuie acordată copiilor, tinerilor, celor în vârstă şi persoanelor cu handicap în adoptarea soluţiilor de trafic. Calitatea pentru oameni şi siguranţa pietonilor trebuie să fie preocupările principale.

pietonii trebuie să aibă prioritate în traficul mixt

O serie de ideologii recente în planificarea urbană care decurg din statisticile privitoare la accidente susţin că riscul de accident se reduce prin amestecul fizic al tipologiilor de trafic în aceeaşi stradă, sub numele de „shared space" („spaţiu comun").

Ideea de bază a acestor străzi, aşa-zis comune, este aceea că vor da ocazia camionetelor, maşinilor, motocicletelor, bicicletelor şi pietonilor de toate vârstele de a se deplasa în linişte, unii lângă alţii, cu un bun contact vizual. Accidentele grave vor apărea foarte rar în astfel de condiţii, sau aşa se crede, pentru că pietonii şi bicicliştii vor fi în permanenţă foarte vigilenţi.

Evident, dacă oamenilor le este suficient de frică încât să stea cu ochii pe trafic, nu se poate întâmpla nimic rău. Cu toate acestea, preţul este mare, în termeni de demnitate şi de calitate. Copiilor nu li se poate da frâu liber, iar persoanele în vârstă şi cele cu mobilitate redusă s-ar putea să trebuiască să renunţe la mersul pe jos cu totul. În orice discuţie despre oameni şi siguranţa traficului riscul de accident trebuie să fie cântărit în raport cu calitatea experienţei pietonilor şi bicicliştilor. Mare parte din rezolvările moderne ale traficului continuă să acorde o atenţie limitată calităţii vieţii urbane.

Amestecul tipologiilor de trafic este cu siguranţă posibil, dar nu în condiţiile de egalitate implicate în conceptul de stradă comună. Aşa cum „home zones" („zonele de rezidenţă") britanice, „woonerfs" olan-

Pistele de biciclete stil Copenhaga profită de mașinile parcate pentru a proteja bicicliștii (scene stradale din Copenhaga, Danemarca).

Principiul pistei de biciclete de-a lungul unei benzi de parcare, dar către stradă, nu rezolvă multe probleme de siguranță și securitate pentru bicicliști. Însă ajută la protecția mașinilor parcate, în orice caz!

deze și „sivegader" scandinave au demonstrat de ani de zile, pietonii se pot intersecta cu alte forme de trafic atât timp cât este foarte limpede că orice mișcare se face pornind de la premise pietonale. Soluțiile cu trafic mixt trebuie ori să instituie prioritatea pietonilor ori să fie segregate în mod adecvat.[22]

planificare pragmatică, flexibilă și plină de grijă

Avem toate motivele să aplaudăm apariția atâtor tipuri de străzi și politici care susțin siguranța pietonilor și bicicliștilor, permițând în același timp mașinilor de serviciu să-și facă livrările.

De la proiect la proiect, planificatorii trebuie să evalueze ce tipuri de străzi și ce grad de integrare a traficului constituie o soluție adecvată. Siguranța reală și percepută a pietonilor trebuie să fie întotdeauna factorul determinant. Nu este o lege a naturii ca traficul motorizat să aibă acces peste tot. Avem un consens general în privința faptului că mașinile nu sunt binevenite în parcuri, biblioteci, centre comunitare și în case

Avantajele de a nu avea trafic auto peste tot sunt evidente; astfel încât, chiar dacă există argumente convingătoare pentru a permite accesul maşinilor până la uşa din faţă, în numeroase situaţii se găsesc argumente la fel de bune pentru stabilirea unor zone fără trafic în jurul locuinţelor.

principiul veneţian – ca inspiraţie

De secole, traficul în Veneţia a funcţionat pe principiul că tranziţia de la cel de viteză la cel lent nu trebuie să aibă loc în faţa casei, ci la limita oraşului. Principiul veneţian este greu de surclasat în prioritizarea calităţii urbane. După cum s-a menţionat anterior, s-au pus la punct o serie de soluţii pentru coexistenţa pietonilor cu traficul motorizat. Deşi deschid noi perspective, aceste opţiuni creează, pe de altă parte, o serie de probleme suplimentare.

Unui pieton veneţian i se poate ierta gândul că multe dintre rezolvările recente ale traficului reprezintă diverse forme de compromis în comparaţie cu viziunea unui oraş cu adevărat destinat oamenilor. Sau, altfel spus, în Veneţia este uşor de postulat că „nu există decât un singur lucru mai bun decât traficul lent – şi anume lipsa traficului".

Însă, tot după cum se menţiona mai devreme, pragmatismul şi flexibilitatea sunt importante. Există multe compromisuri recente eficiente, dar trebuie să fie evaluate şi selectate cu atenţie.

În Veneţia, trecerea de la traficul de viteză la cel lent se petrece la limita oraşului, nu la uşa din faţă. Este un model interesant şi o inspiraţie pentru viziunile contemporane pentru oraşe pline de viaţă, sigure, durabile şi sănătoase.

O mulțime de grilaje, garduri, semne și camere video semnalează nesiguranța și teama care s-au strecurat în comunitățile din întreaga lume.
Dreapta sus: bloc de apartamente din Beijing, China.

Dreapta: străzi rezidențiale din Lima, Peru, convertite în comunități îngrădite.

Siguranță și securitate

orașul sigur – un oraș deschis

Încă din primul capitol al cărții sale din 1961, *The Death and Life of Great American Cities*, Jane Jacobs discuta despre importanța siguranței pe străzi. Autoarea descria efectul de prevenire a criminalității pe care îl au viața străzii, amestecul funcțional în clădiri și preocuparea rezidenților pentru spațiile comune.[23] Expresiile sale „păzitorii străzii" și „ochii de pe stradă" sunt noțiuni de referință în terminologia planificării urbane.

Posibilitatea de deplasare în siguranță prin spațiul urban este o condiție de bază pentru crearea unor orașe primitoare și funcționale pentru oameni. Siguranța reală, precum și cea percepută sunt esențiale pentru viața urbană.

Discuția despre siguranță are o latură mai generală și una mai de detaliu. Accentul se pune în general pe menținerea și susținerea viziunii unei societăți deschise, în care oameni din toate grupurile socio-economice se pot deplasa unii lângă alții în spațiul comun al orașului, văzându-și de treburile zilnice. În acest cadru general, siguranța poate fi promovată și prin atenta considerare a detaliilor de proiectare.

siguranța și societatea

Idealul unor orașe sigure și deschise se confruntă adesea cu multiplele realități urbane, mai mult sau mai puțin complicate. Inegalitățile sociale și economice sunt fundalul pentru ratele ridicate de criminalitate și pentru tentativele de protecție a proprietății și vieții private.

Casele sunt fortificate cu sârmă ghimpată și bare de fier, zonele rezidențiale sunt patrulate de poliție, în fața magazinelor și băncilor se află gărzi, în cartierele exclusiviste se citește pe ușă amenințarea „răspuns armat", *gated communities* (cartierele îngrădite cu pază) abundă: toate acestea sunt exemple de încercări ale oamenilor de a se proteja împotriva invaziei proprietății private. Ele ilustrează și o tendință generală de refugiu în sfera privată a anumitor grupuri sociale.

Este important de subliniat că măsurile simpliste, individuale de prevenire a criminalității urbane nu sunt de mare ajutor, acolo unde sentimentul de insecuritate este adânc înrădăcinat în condițiile sociale. Pe de altă parte, multe comunități urbane – chiar și cartiere greu afectate – pot evolua. În aceste zone există toate motivele pentru a face un efort susținut către evitarea retragerii populației în spatele gratiilor și a sârmei ghimpate.

Alte părți ale lumii au orașe și societăți în care tradiția culturală, rețelele familiale și structura socială țin criminalitatea sub control, în ciuda inegalităților economice.

Pentru a încheia, în aproape toate situațiile, există argumente solide pentru a lucra cu atenție pentru consolidarea siguranței reale și percepute, o premisă esențială pentru utilizarea spațiului comun al orașului.

viața înăuntrul clădirilor înseamnă mai multă siguranță pe străzi

Lumina din clădirile de-a lungul străzilor poate aduce o contribuție semnificativă la sentimentul de securitate după lăsarea întunericului. Sus: Brutărie în Amman, Iordania și Apple Store în Sydney, Australia.

Șapte mii de oameni locuiesc în centrul orașului Copenhaga, iar într-o seară obișnuită a unei zile de lucru, în timpul iernii, aproximativ șapte mii de ferestre luminate sunt vizibile din stradă.[24]

Dacă mutăm accentul de pe apărarea sferei private pe discuția generală despre sentimentul de siguranță în spațiul public, vom observa o legătură clară între obiectivul de a consolida vitalitatea urbană și dorința de siguranță.

vitalitatea în orașe înseamnă orașe mai sigure – iar orașele sigure oferă mai multă vitalitate

Consolidarea vitalității orașului astfel încât un număr considerabil de persoane să meargă pe jos și să petreacă timp în spațiile comune amplifică aproape întotdeauna siguranța reală și percepută. Prezența altor

persoane indică faptul că un loc este rezonabil de sigur. Există „ochi în stradă" şi, adesea, şi „ochi pe stradă" pentru că cei din clădirile învecinate devin interesaţi să urmărească ceea ce se întâmplă afară. Atunci când oamenii îşi fac drumurile de rutină prin spaţiul public, atât locurile prin care trec, cât şi cei care le folosesc au mai mult rost, prin urmare merită să fie priviţi şi urmăriţi. Un oraş plin de viaţă devine un oraş preţuit şi, prin urmare, un oraş mai sigur.

viaţa din clădiri înseamnă străzi mai sigure

Viaţa din stradă are impact asupra siguranţei, dar viaţa de-a lungul străzii joacă şi ea un rol semnificativ. Zonele urbane cu funcţiuni mixte oferă mai multe activităţi înăuntrul şi în preajma clădirilor la orice oră. Locuinţele, în special, asigură conexiuni solide cu spaţiile comune importante şi susţin siguranţa reală şi percepută seara şi în timpul nopţii. Chiar dacă strada este pustie, luminile de la ferestrele locuinţelor trimit un semnal încurajator că se află oameni în apropiere.

Aproximativ 7.000 de rezidenţi locuiesc în centrul Copenhagăi. Într-o seară obişnuită a unei zile lucrătoare de iarnă cei care merg pe jos prin oraş se pot bucura de luminile de la circa 7.000 de ferestre.[25] Proximitatea locuinţelor şi a rezidenţilor joacă un rol cheie în sentimentul de siguranţă. Amestecul funcţiunilor şi locuinţelor este o strategie comună în planificarea urbană pentru a preveni criminalitatea şi a creşte sentimentul de siguranţă de-a lungul rutelor importante utilizate de pietoni şi biciclişti. Strategia funcţionează bine în Copenhaga, unde clădirile din centru au între cinci şi şase etaje, facilitând un bun contact vizual între apartamente şi spaţiul străzii. Aceeaşi strategie funcţionează mai puţin în Sydney. Deşi metropola australiană are 15.000 de oameni care trăiesc în zona centrală, blocurile de locuinţe au în general între 10 şi 50 de etaje; cine locuieşte atât de sus nu poate vedea ce se întâmplă jos la nivelul străzii.

marginile permeabile înseamnă oraşe mai sigure

Felul în care sunt proiectate parterele are un impact enorm asupra vitalităţii şi atractivităţii spaţiilor urbane. Primele etaje sunt tot ceea ce vedem când ne plimbăm de-a lungul clădirilor. Tot de la etajele inferioare pot şi oamenii dinăuntru să urmărească ceea ce se întâmplă afară, sau vice-versa.

Dacă parterele sunt prietenoase, permeabile şi – în special – populate, pietonii sunt înconjuraţi de activitate umană. Chiar şi pe timp de noapte, atunci când nu se întâmplă prea multe în cafenele şi curţi, mobilierul, florile, bicicletele parcate sau jucăriile uitate sunt mărturii reconfortante ale vecinătăţii altor persoane. Lumina care se revarsă din vitrine, din ferestrele birourilor şi locuinţelor pe timp de noapte ajută la creşterea sentimentului de siguranţă în stradă.

Marginile permeabile transmit oamenilor că oraşul este primitor. În schimb, zonele comerciale în care obloanele de metal sunt trase în afara programului produc un sentiment de respingere şi de nesiguranţă.

Clădirile înalte pot coborî ușor și elegant de-a lungul străzilor pentru a îmbunătăți tranziția dintre exterior și interior (Lloyd's în Londra. Arhitecți: Richard Rogers Partnership, 1978-1986).

Limite permeabile pe o stradă comercială chineză și într-o zonă rezidențială din Frederiksberg, Danemarca. Întotdeauna, tranzițiile domoale înseamnă mai multe activități în aer liber și o mai mare securitate.

Străzile sunt întunecate şi pustii după căderea serii; nici în zilele de sărbătoare nu oferă destule motive pentru a fi vizitate. Având în vedere dezideratul general pentru oraşe sigure şi fațade prietenoase, opțiunile preferabile pentru parterele clădirilor sunt cele cu grătare metalice şi alte tipuri de sisteme de protecție transparente, care permit luminii să se reverse în stradă şi oferă pietonilor nocturni plăcerea de a admira vitrinele.

precauțiunile de rutină înseamne oraşe mai sigure

Viața din stradă, funcțiunile mixte de-a lungul trotuarelor şi marginile prietenoase sunt calități de bază ale oraşelor bine gândite – şi în termeni de siguranță, şi de protecție. La polul opus se află rețeta perfectă pentru un mediu urban nesigur: străzi fără vitalitate, clădiri mono-funcționale lipsite de activitate în cea mai mare parte a zilei, fațade închise, fără viață şi întunecate. La această listă se pot adăuga iluminatul insuficient, drumurile pustii si tunelurile pietonale, ungherele întunecate şi crăpăturile, prea multe tufişuri.

În fața acestui scenariu deprimant, este important să ne amintim că aproape orice încurajare a oamenilor pentru a merge pe jos sau cu bicicleta şi de a petrece timp în spațiul public va contribui la un sentiment crescut de securitate.

o structură lizibilă înseamnă un oraş mai sigur

O altă contribuție la sentimentul de securitate este o configurație clară a țesutului urban pentru a facilita navigarea prin oraş. Posibilitatea de a ne găsi drumul fără ezitare şi ocolişuri este o adevărată marcă a calității urbane. O structură lizibilă şi organizată nu necesită dimensiuni mari şi drumuri largi şi drepte de la o destinație la alta. Nu e nimic rău în străzile şerpuite şi în rețelele stradale variate. Important este ca legăturile individuale din cadrul rețelei să aibă caracteristici vizuale clare, ca spațiul să aibă un caracter distinctiv şi ca străzile importante să poată fi deosebite de cele mai puțin importante. Semnele, indicatoarele şi iluminatul nocturn sunt elemente esențiale ale relației dintre structura urbană, orientare şi un sentiment de securitate în timpul deplasării prin oraş.

teritoriile articulate înseamnă oraşe mai sigure

În capitolul dedicat simțurilor umane, s-a vorbit despre cum diferite tipuri de comunicare între indivizi utilizează diverse distanțe şi despre cum acestea sunt folosite în permanență pentru a întări caracterul şi intensitatea contactelor. Interacțiunea cu alții şi protejarea propriei sfere private sunt două fețe ale aceleiaşi monede. Aşa cum contactul intim necesită teritorii definite cu precizie, şi la scară largă articularea clară a teritoriilor private şi publice este o premisă semnificativă pentru viața socială şi pentru sentimentul de securitate.

Societatea umană este subtil organizată în jurul structurilor sociale care definesc şi consolidează sentimentele de apartenență şi de siguranță ale indivizilor. Un student face parte dintr-o structură alcătuită din facultăți, departamente, clase şi grupuri de studiu, care compun un

Sibelius Park, un complex de locuințe din Copenhaga, a colaborat cu Consiliul danez de prevenire a criminalității pentru a defini cu grijă teritoriile private, semiprivate, semipublice și publice în complex. Studiile ulterioare au arătat că rata criminalității este mult mai mică și siguranța este mai ridicată față de alte cartiere similare.[26]

cadru. Locurile de muncă au diviziuni, departamente şi echipe. Oraşele au districte, cartiere, complexe de locuințe şi locuințe individuale. Prin roluri clare şi demarcări explicite, aceste structuri ajută la consolidarea unui sentiment de siguranță şi apartenență la o entitate mai amplă pentru o persoană, familie sau un grup social.

Siguranța şi abilitatea de a descifra o situație cresc atunci când structurile sociale sunt sprijinite de delimitări clare, exprimate la nivel fizic. Un semn la limita oraşului ne anunță când intrăm în localitate. Districtele pot fi şi ele marcate prin semne sau porți, precum cele din Chinatown în oraşele americane. Cartierele sau străzile pot fi marcate la rândul lor cu semne sau portaluri simbolice, iar intrarea într-un complex de locuințe poate fi semnalată de porticuri sau mesaje de bun venit.

Semnalarea şi detalierea structurilor şi apartenenței sociale la toate nivelurile menționate consolidează sentimentul de securitate pentru grupuri şi pentru indivizi. Oamenii care locuiesc într-o zonă astfel demarcată gândesc: acesta este oraşul, cartierul meu şi strada mea; în timp ce vizitatorii înțeleg că îi vizitează pe alții în oraşul, cartierul sau pe strada lor.

În domeniul prevenirii criminalității, munca de pionierat a lui Oscar Newman asupra „spațiului defensiv" indică o legătură puternică între

apartenența teritorială clar definită și securitate. Acesta pledează cu convingere pentru a utiliza în mod constant ierarhii clare în urbanism, în scopul de a consolida siguranța reală și percepută.[27]

tranziții domoale între spațiul public și cel privat, vă rugăm!

Și la scară mică – în special la nivelul locuinței – clarificarea apartenenței teritoriale este esențială pentru contactul cu alte persoane și pentru protejarea sferei private. Dacă se fac eforturi pentru a grada tranziția între zonele private și cele publice prin construirea unor spații de trecere, semiprivate, probabilitatea de contact între o zonă și alta crește, pentru că locuitorilor li se dă posibilitatea de a-și ajusta contactele și de a-și proteja viața privată. O zonă de tranziție bine proporționată poate păstra evenimentele la o distanță confortabilă.

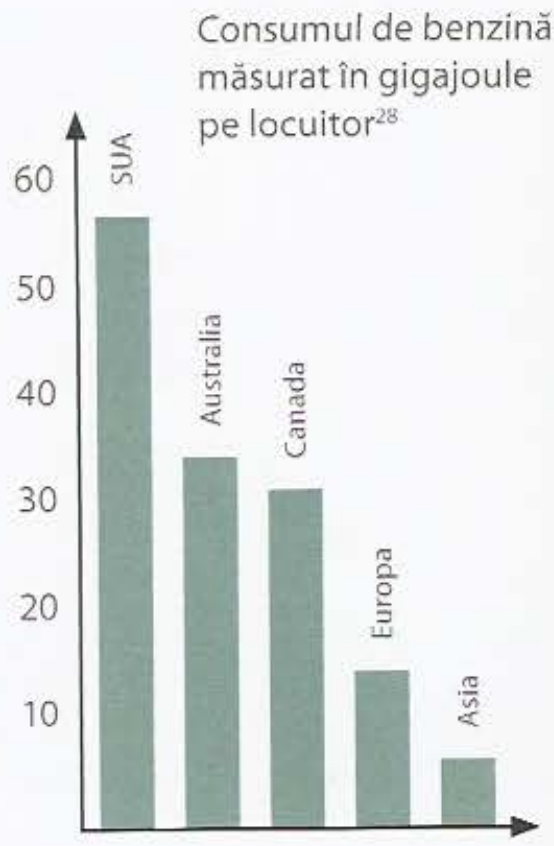
În secțiunea precedentă, au fost discutate marginile permeabile și relevanța lor pentru vitalitatea urbană. S-a subliniat faptul că zonele de limită, verandele și curțile din față au o contribuție decisivă la revitalizarea spațiului public. Aceste zone de tranziție între sfera privată și cea publică trebuie să fie atent articulate, pentru a distinge clar între ceea ce este privat și ceea ce este public.

Modificările în pavaj, amenajările peisagere, mobilierul, gardurile vii, porțile și copertinele pot fi utilizate pentru a indica limita spațiului public cu cel privat sau cel de tranziție. Diferențele de înălțime, treptele și scările pot de asemenea semnala zona de tranziție, alimentând premisele pentru funcționarea marginilor permeabile ca legătură dintre interior și exterior, dintre privat și public. Numai dacă teritoriile sunt marcate în mod clar, sfera privată va oferi gradul de protecție de care oamenii au nevoie pentru a intra în contact cu ceilalți și a contribui la viața urbană.

O limită permeabilă și distincții clare între teritoriile publice, semiprivate și private oferă șansa de a semnala unde locuiți. (Almere, Olanda).

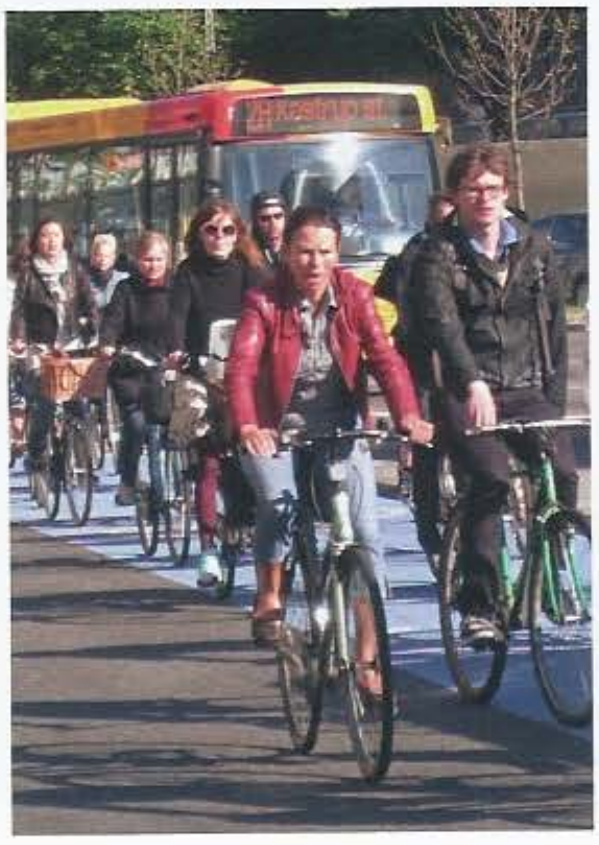
oraşe pietonale şi de bicilişti ca politică sustenabilă

Graficul de bare prezintă diferenţe dramatice în consumul de energie în oraşele din diferite părţi ale lumii. Acesta arată, de asemenea, posibilitatea de a reduce consumul de energie investind mai mult în transport comun şi biciclete, aşa cum s-a întâmplat în Europa şi Asia. Foto: Brisbane, Australia, este unul din oraşele care nu au desfiinţat autostrăzile de-a lungul râului – încă!



Bicicletele din Copenhaga economisesc 90.000 tone de CO_2 în fiecare an. Balonul arată volumul unei tone de CO_2.

Traficul pietonal şi de biciclete economiseşte o mulţime de spaţiu în oraş. Traseele de biciclete oferă loc pentru de cinci ori mai mult trafic decât benzile auto. Trotuarul oferă loc pentru de 20 de ori mai mulţi călători decât benzile auto. Zece biciclete parcate au loc cu uşurinţă într-un singur spaţiu de parcare auto.



3.3
Oraşul durabil

clima, resursele şi urbanismul verde

Se înregistrează un interes crescând pentru planificarea durabilă, şi pe bună dreptate. Epuizarea combustibililor fosili, poluarea din ce în ce mai mare, emisiile de dioxid de carbon şi, în consecinţă, periclitarea climei sunt motive serioase pentru tentativele de a creşte viabilitatea oraşelor din întreaga lume.

Conceptul de dezvoltare durabilă aplicat oraşelor este vast, iar consumul de energie şi emisiile nocive generate de clădiri sunt doar unul din motivele de îngrijorare. Alte sectoare cheie sunt producţia industrială, aprovizionarea cu energie şi apă, gestionarea deşeurilor şi a transportului. Transportul este un element deosebit de important pe lista preocupărilor lagete de viabilitate, deoarece este responsabil pentru un masiv consum de energie, poluare şi emisii de carbon. În SUA transportul contribuie la nu mai puţin de 28% din emisiile de carbon.[29]

Acordând prioritate traficului de pietoni şi de biciclete putem schimba profilul sectorului de transport de aceea constituie un aspect semnificativ în politicile durabile în general.

un oraş în care se merge pe jos şi cu bicicleta – un pas important spre dezvoltarea durabilă

Traficul pietonal şi de biciclete utilizează mai puţine resurse şi afectează mediul mai puţin decât orice altă formă de transport. Energia este furnizată de utilizatori; în plus, sunt modalităţi ieftine, aproape complet silenţioase şi nepoluante.

Pentru o distanţă dată, proporţia relativă a consumului de energie de la ciclism la mers pe jos la condus maşina este de 1 la 3 la 60 de unităţi de energie. Cu alte cuvinte, bicicleta ne duce de trei ori mai departe decât mersul pe jos utilizând aceeaşi cantitate de energie. O maşină consumă de 60 de ori mai multă energie decât o bicicletă şi de 20 de ori mai mult decât mersul pe jos.

traficul pietonal şi de biciclete ocupă mai puţin spaţiu

Traficul pietonal şi de biciclete nu aglomerează oraşul. Pietonii nu cer mult: două trotuare de 3,5 metri lăţime sau un pietonal de 7 metri lăţime pot cuprinde până la 20.000 de oameni pe oră. Două piste de biciclete late de 2 metri sunt suficiente pentru 10.000 de biciclişti pe oră. O stradă cu două benzi şi două sensuri are o capacitate între 1.000 şi 2.000 de maşini pe oră (maxim).

O pistă tipică de biciclete poate transporta de cinci ori mai mulţi oameni decât o bandă auto. În ceea ce priveşte parcarea, într-un loc de parcare auto există suficient spaţiu pentru 10 biciclete. Prin urmare, traficul pietonal şi de biciclete economiseşte spaţiu şi are o contribuţie pozitivă la sustenabilitate, prin reducerea poluării cu particule şi a emisiilor de carbon.

Posibilitatea de a merge, aştepta şi călători confortabil sunt aspecte importante ale calităţii transportului în comun. Calitatea rutelor de mers pe jos şi confortul în staţii sunt aspecte importante (staţie de autobuz, San Jose, Costa Rica şi navetişti Cape Town, Africa de Sud). Jos: tramvai din Freiburg, Germania.

O preocupare sporită pentru pietoni şi biciclişti poate facilita trecerea de la traficul de maşini la cel de persoane. Cu cât mai mulţi oameni merg pe jos sau cu bicicletele şi cu cât mai mari distanţele parcurse în acest fel, cu atât mai mare contribuţia la calitatea oraşului şi a mediului. Consolidarea traficului de biciclete în particular oferă beneficii majore.

creşterea traficului de biciclete deschide perspective promiţătoare în toată lumea

Topografia, clima şi structura urbană a multor oraşe din întreaga fac introducerea şi dezvoltarea traficului de biciclete o operaţiune simplă şi ieftină. În plus, faţă de numeroasele avantaje directe ale ciclismului în oraşe, bicicletele uşurează o parte din povara infrastructurii de transport.
De exemplu, în Copenhaga, reducerea traficului de vehicule s-a datorat faptului că un procent de 37% din deplasările la şi de la serviciu în 2008 au fost făcute cu bicicleta.[30]

În Bogota, Columbia, traficul pietonal şi de biciclete s-a amplificat semnificativ ca urmare a politicilor locale, scoţând în evidenţă potenţialul masiv al multor ţări în curs de dezvoltare – cu investiţii relativ modeste – pentru creşterea mobilităţii marii majorităţi a locuitorilor, reducând impactul asupra mediului.

spaţiul urban de calitate – o premisă esenţială pentru un bun sistem de transport public

Un peisaj urban civilizat şi un bun sistem de transport public sunt două feţe ale aceleiaşi monede. Calitatea deplasărilor către şi de la staţie sau gară are un impact direct asupra eficienţei şi calităţii sistemelor de transport public.

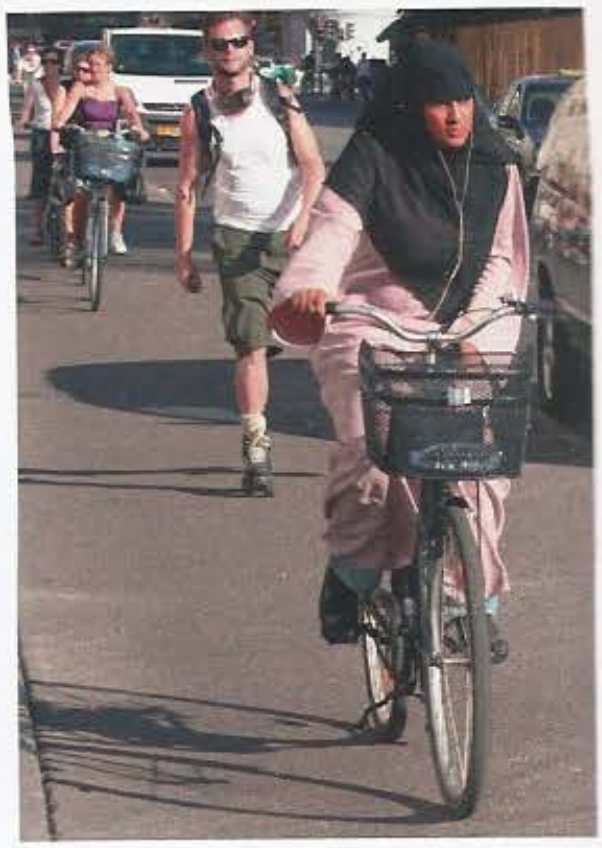
Călătoria de la domiciliu la destinaţie şi înapoi trebuie să fie analizată în întregime. Rute pentru pietoni şi biciclişti bine calculate şi executate, precum şi facilităţi performante în staţii sunt elemente importante – atât ziua, cât şi noaptea – pentru a asigura un sentiment de confort şi de securitate.

dezvoltarea orientată pe transport

Peste tot în lume se lucrează la planuri de dezvoltare centrată pe transport (Transport Oriented Development – TOD), o abordare axată pe relaţia dintre sistemele pentru pietoni şi biciclete şi reţeaua de transport colectiv.

Oraşele TOD sunt de obicei construite în jurul reţelelor feroviare uşoare, înconjurate de densităţi relativ mari. Acest tip de organizare asigură premisa unui număr suficient de locuinţe şi de locuri de muncă într-o rază rezonabilă ca distanţă de parcurs pe jos sau cu bicicleta până la staţii. Zonele TOD, compacte, cu distanţe scurte de mers şi spaţiu public de calitate, oferă numeroase alte avantaje pentru mediu, cum ar fi distanţele scurte de aprovizionare şi consumul redus de teren.

Înainte de invazia maşinilor, toate oraşele vechi funcţionau asemenea unor TOD. Din nou, Veneţia este un exemplu clasic. Transportul public este asigurat de vaporetto – autobuze pe apă, care operează multe rute cu opriri frecvente, creând o reţea fină de transport. Nicio locaţie din oraş nu se află la mai mult de 200-300 de metri de cea mai apropiată staţie de vaporetto, iar mersul pe jos pe străzile şi prin pieţele pitoreşti este un segment important al călătoriei.



DEVIL

spațiul urban și sustenabilitatea socială

Sustenabilitatea socială este un concept vast și provocator. Unul dintre aspectele sale ține de oferirea diverselor grupuri sociale șanse egale de acces la spațiul comun al orașului și la modalitățile de deplasare. Această egalitate este susținută substanțial de opțiunea mersului pe jos și cu bicicleta, în combinație cu transportul public. Oamenii care nu posedă mașini trebuie să aibă și ei acces la ceea ce are orașul de oferit și o viață de zi cu zi nerestricționată de opțiuni nesatisfăcătoare de transport.

Sustenabilitatea socială are de asemenea o dimensiune democratică semnificativă, care prioritizează egalitatea de șanse de a întâlni „alți" semeni în spațiul public. Premisa în acest caz este constituită de un spațiu public ușor accesibil, primitor, care servește drept cadru atractiv pentru reuniunile informale sau organizate.

nevoile primare – și sustenabilitatea socială

Desigur, există diferențe între nevoile și oportunitățile orașelor bogate sau sărace ale lumii. Trebuie subliniată ideea că în țările dezvoltate accentul pe sustenabilitatea socială este necesar, o condiție fundamentală pentru crearea unui oraș funcțional și atractiv pentru toată lumea.

Problemele sunt mult mai urgente în societățile urbane cu venituri scăzute, deoarece decalajul dintre bogați și săraci este atât de vast, iar sărăcia larg răspândită limitează șansele grupurilor marginalizate ale populației. Abordarea problemelor acestor societăți necesită noi priorități pentru alocarea resurselor, politici urbane vizionare și o conducere capabilă – cum a demonstrat Bogota, Columbia, în perioada din jurul anului 2000.

vitalitatea urbană și sustenabilitatea socială

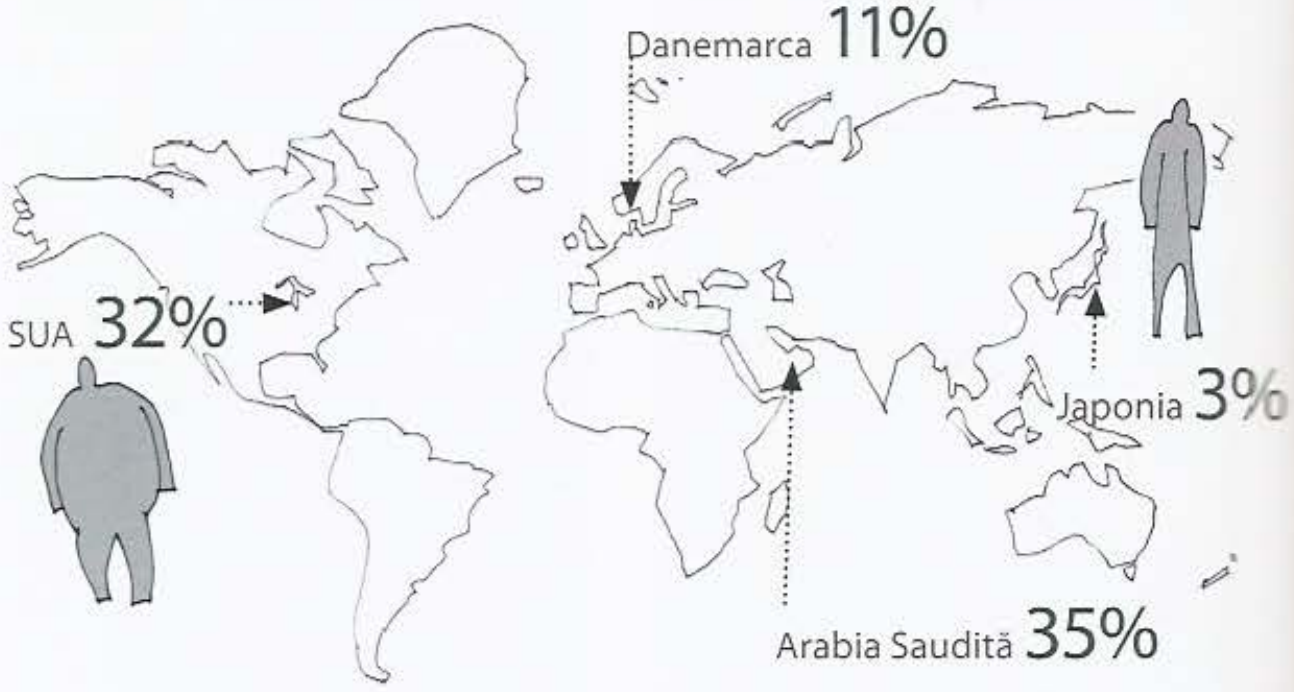
Principiile care stau la baza stimulării vitalității urbane sprijină în același timp și strategiile de sustenabilitate socială. Orașele pline de viață încearcă să contracareze tendința oamenilor de a se retrage în comunități îngrădite (*gated communities*) și promovează ideea unui oraș accesibil și atractiv pentru toate grupurile sociale. Spațiul urban este în slujba unei funcțiuni democratice, asigurând un mediu în care oamenii se confruntă cu diversitatea socială și capătă o mai bună înțelegere și toleranță reciprocă prin folosirea în comun a aceluiași loc. Conceptul de sustenabilitate implică, de asemenea, considerația pentru generațiile următoare, care trebuie la rândul lor luate în calcul pe măsură ce populația globală devine din ce în ce mai urbanizată. În concluzie, este necesar ca orașul să fie deschis și să facă loc pentru toată lumea.

Pentru atingerea dezideratului de sustenabilitate socială sunt necesare măsuri care transcend structurile fizice. Pentru a face orașele să funcționeze, eforturile trebuie să se concentreze pe toate aspectele, de la mediul fizic și instituțiile sociale la aspectele mai puțin evidente, de natură culturală, care influențează semnificativ felul în care percepem cartierele sau întregi populații urbane.

o viață sedentară în spatele volanului sau la calculator

O viață inactivă în spatele volanului și ecranului calculatorului se transformă rapid într-o problemă gravă de sănătate. În ultimii ani, obezitatea a devenit epidemică în țările în care exercițiul fizic nu este parte integrantă din activitatea zilnică.

Numărul de obezi în populația adultă (≥ 15 ani)[31]



Acolo unde mersul pe jos și cu bicicleta nu fac parte din rutină, oamenii aleargă, ca să-și salveze viața, în pauza de prânz. O altă opțiune: facilități „Park'n Sweat" ca aceasta, șapte etaje de parcare, cu un centru de fitness pe două niveluri deasupra (Atlanta, Georgia).

3.4
Oraşul sănătos

spaţiul urban de calitate – o contribuţie valoroasă la sănătate

Relaţia dintre sănătate şi urbanism este un subiect vast. În această secţiune, discuţia se va limita la raportul între sănătate şi muncă reflectat de dimensiunea umană a planificării urbane.

o viaţă sedentară în spatele volanului şi ecranului calculatorului

Numeroase schimbări în societatea dezvoltată economic au condus la noi provocări pentru politicile de sănătate. Munca sedentară a înlocuit în mare măsură munca manuală din trecut, maşinile au devenit modalitatea de transport dominantă, iar activităţile de rutină, cum ar fi urcatul scărilor, sunt înlocuite din ce în ce mai des cu mersul cu liftul sau pe scări rulante. Dacă adăugăm şi faptul că mare parte din timpul nostru la domiciliu este petrecut pe canapea uitându-ne pasiv la televizor, devine limpede că mulţi oameni nu au ocazia în mod natural de a-şi folosi corpul şi energia în fiecare zi. Obiceiurile alimentare nesănătoase, mâncatul excesiv şi consumul alimentelor bogate în grăsimi înrăutăţesc adesea problema.

Urmărirea progresului epidemiei de obezitate în SUA constituie o lectură dramatică.

An de an, problema s-a extins dintr-un stat în altul şi s-a agravat treptat în fiecare dintre ele. Numărul de persoane clasificate ca supraponderale în Statele Unite ale Americii a rămas relativ constant din anii 1960, dar numărul obezilor a crescut brusc. Obezitatea este definită de un IMC peste 30, conform standardului folosit de către OMS şi alte organizaţii. În 1970, unul din zece americani era obez. În perioada 2000-2007 rata a crescut la unul din trei.[32]

Situaţia copiilor este cu atât mai îngrijorătoare; numărul de supraponderali cu vârste între 6-11 ani s-a dublat în ultimele trei decenii din 1980 în 2006. În cazul tineretului între 9 şi 33 de ani, numărul s-a triplat.[33]

În ultimii zece ani, problemele de sănătate legate de stilul de viaţă s-au răspândit rapid şi în alte părţi ale lumii, cu economii şi societăţi similare. Problema obezităţii s-a extins în Canada, Australia şi Noua Zeelandă şi este în creştere rapidă în alte zone precum America Centrală, Europa şi Orientul Mijlociu. În Marea Britanie, aproximativ un sfert din populaţia adultă este obeză, în Mexic, aproximativ o treime, iar în Arabia Saudită de asemenea o treime a populaţiei este obeză.[34]

Preţul eliminării exerciţiului fizic ca parte integrantă din rutina zilnică este mare: o scădere a calităţii vieţii, o creştere dramatică a costurilor pentru sănătate şi o durată de viaţă redusă.

Oportunităţile pentru exerciţiu fizic şi auto-exprimare sunt un răspuns logic la noile provocări (patinaj într-o piaţă din Copenhaga; skateboarding în New York; studenţi compensând pentru naveta cu maşina, Universitatea din Miami; şi scene stradale din China).

exercițiul fizic: sursă, opțiune și oportunitate de afaceri

Soluția acestor noi provocări este ca individul să se străduiască zilnic să găsească prilejuri de activitate şi exerciții fizice, care nu mai sunt o parte integrantă a rutinei de zi cu zi. În Danemarca, cea mai populară formă de sport în 2008 era „alergatul"; în timpul liber, mulțimile care făceau jogging luau cu asalt aleile şi parcurile, aducând o contribuție valoroasă la nivelul de activitate al oraşelor. Alte persoane aleg sportul organizat sau centrele de fitness pentru exerciții şi stimularea calității vieții. Mulți alții îşi cumpără propriul echipament de fitness şi merg pe bicicletă, aleargă şi fac gimnastică la domiciliu. Exercițiul fizic a devenit o activitate larg răspândită şi importantă de zi cu zi, precum şi o afacere solidă.
Această evoluție este adecvată pentru societate şi individ, dar soluțiile singulare sau private au şi limitări.

Exercițiul voluntar cere timp, determinare şi voință. Opțiunile organizate şi echipamentele sunt costisitoare. Unele grupuri sociale şi grupe de vârstă pot face față, dar multe persoane nu au timp, bani sau energie, şi sunt multe perioade în viață când oamenii nu au parte de suficientă mişcare aşa cum ar trebui. „Fitness freaks" (ahtiații după fitness) sunt de regulă sănătoşi şi activi fizic, în timp ce în rândul copiilor, persoanelor în vârstă şi surprinzător de mult chiar şi printre tineri, problemele cauzate de prea puțină mişcare sunt larg răspândite.

exercițiul fizic ca parte integrantă a vieții de zi cu zi

În fața tuturor acestor provocări mai vechi sau mai noi, există o soluție potentă la îndemâna politicilor generale în domeniul sănătății. De ce să nu inițiem un plan conceput cu grijă pentru încurajarea pe scară largă a mersului pe jos sau cu bicicleta cât mai mult posibil, pentru activitățile de zi cu zi? Desigur, acest plan trebuie să cuprindă infrastructuri fizice precum rute corespunzătoare, cuplate cu o campanie de informare a populației despre avantajele şi beneficiile utilizării propriei energii pentru transport.

Un număr de oraşe, printre care Copenhaga şi Melbourne, au introdus recent obiective generale care definesc mai îndeaproape cerințele promovării convingătoare a mersului pe jos şi cu bicicleta cât mai mult posibil, în zonele urbane existente şi cele nou construite. În mai multe oraşe între care New York, Sydney şi Ciudad de Mexico se lucrează la dezvoltarea infrastructurii şi culturii urbane, astfel încât deplasările pietonale şi pe bicicletă să poată ocupa un loc important în activitățile zilnice.

Aceste oraşe au prioritizat îmbunătățirile şi modernizările rețelelor pietonale cu trotuare mai largi, pavaje mai bune, plantarea copacilor pentru umbră, eliminarea întreruperilor inutile şi îmbunătățirea traversărilor. Scopul este acela de a face mersul pe jos necomplicat şi la îndemână în orice moment din zi sau din noapte. În plus, ar trebui să fie o plăcere, cu spații frumoase, mobilier urban de calitate, detalii bine executate şi iluminat plăcut.

În anii de după 2000, mii de kilometri de piste şi trasee pentru bicicliști au fost realizate peste tot în lume, oferind posibilități simple, rapide şi

Când mersul pe jos şi cu bicicleta sunt parte integrantă din rutina zilnică, rezultă beneficii colaterale pentru calitatea vieţii şi bunăstarea individului – şi beneficii încă şi mai mari pentru societate.

sigure de deplasare în oraşe. În zonele urbane nou construite, poate părea fezabil şi de domeniul evidenţei implementarea unei politici încurajatoare pentru mersul regulat pe jos şi cu bicicleta. În realitate, pentru a pune un astfel de plan în aplicare sunt necesare numeroase procese de planificare şi de gândire inovatoare. Să nu uităm că urbaniştii din întreaga lume s-au obişnuit să ia în considerare numai traficul auto de câteva decenii bune.

Încurajările convingătoare de a merge pe jos şi cu bicicleta necesită o schimbare în cultura urbană. Planurile pentru noile oraşe trebuie să înceapă prin proiectarea rutelor şi conexiunilor celor mai scurte şi mai atractive pentru mersul pe jos şi biciclete şi apoi să răspundă celorlalte nevoi de transport. Aceste priorităţi conduc la cartiere mult mai compacte, cu dimensiuni spaţiale mai eficiente. Cu alte cuvinte, aceste zone vor fi mult mai atractive pentru locuire, muncă şi deplasări decât cartierele construite în conformitate cu standardele de până acum. Viaţa este mai importantă decât spaţiul, care, la rândul său, este mai important decât clădirile.

„Un măr pe zi ține doctorul la distanță" spunea un proverb despre sănătate folosit multă vreme. Sfatul zilelor noastre pentru o viață sănătoasă este parcurgerea a 10.000 de paşi pe zi. Dacă zonele urbane vechi şi noi sunt făcute astfel încât să invite traficul pietonal sau o combinație de mers pe jos şi cu bicicleta care poate satisface cu uşurință nevoile zilnice de transport, multe probleme de sănătate s-ar diminua şi atât calitatea vieții, cât şi a oraşului s-ar îmbunătăți.[35]

În oraşele vechi, majoritatea traficului era pietonal. Mersul pe jos era modalitatea principală de deplasare şi de interacțiune cu societatea şi cu alte persoane, zi de zi. Spațiul urban era un loc de întâlnire, de târguieli şi de circulație între diferitele funcțiuni ale oraşului. Numitorul comun era mersul pe jos.

În Veneția, parcurgerea a 10.000, 15.000 sau chiar a 20.000 de paşi pe zi în mod regulat nu constituie ceva ieşit din comun. Nici măcar nu este considerată o distanță mare, datorită bogăției de impresii acumulate pe traseu şi spațiului urban deosebit de plăcut. Se merge pur şi simplu.

vitalitatea, siguranța, durabilitatea şi sănătatea în oraş ca politică urbană integrată!

O privire către subiectele acestui capitol – oraşele pline de viață, sigure, durabile şi sănătoase – subliniază relația tuturor aspectelor discutate şi oportunitățile enorme pe care o mai mare preocupare pentru pietoni, bicicliști şi viața oraşului, în general, poate însemna pentru toate cele patru domenii.

O singură schimbare de politică urbană poate consolida calitatea oraşului şi obiectivele sociale cheie. În plus față de alte beneficii, încurajarea mersului pe jos şi cu bicicleta poate fi realizată rapid şi avantajos. Este o intervenție vizibilă, un semnal important şi este o politică pentru toți utilizatorii oraşului.

Cu toate acestea, faptele trebuie să fie pe măsura vorbelor; este necesară realizarea unui cadru fizic de bună calitate. Cel mai important dintre toate, trebuie depuse eforturi din toată inima pentru a încuraja oamenii să meargă pe jos şi cu bicicletele în oraşe, ca parte a rutinei de zi cu zi. Încurajarea este cuvântul cheie şi, în acest sens, calitatea oraşului la nivel de detaliu – la nivelul ochilor – este esențială.

Un element vital în politica de sănătate ar trebui să fie măsurile ca mersul pe jos şi cu bicicleta să reprezinte o opțiune evidentă. Beneficiile sunt substanțiale pentru creşterea calității vieții şi reducerea cheltuielilor de sănătate.

4

Oraşul la nivelul ochilor

4.1
Lupta pentru calitate se dă la scară mică

oraşul la nivelul ochilor – nivelul cel mai important pentru urbanism

În multe oraşe, în special din ţările în curs de dezvoltare, o mare parte din traficul pietonal este generat de necesitate. În alte părţi ale lumii, numărul de pietoni depinde în întregime de măsura în care oamenii sunt încurajaţi să meargă pe jos.

Calitatea oraşului este importantă, indiferent dacă traficul pietonal reprezintă o necesitate sau are nevoie de încurajare. Calitatea oraşului la nivelul ochilor ar trebui să fie considerată un drept fundamental al oamenilor, oriunde s-ar afla.

În peisajele urbane concepute pentru 5 km/oră, oamenii interacţionează cu oraşul îndeaproape numai la scară redusă,. Acesta este mediul în care individul care merge pe jos are timp să se bucure de calitate – sau suferă din cauza lipsei acesteia.

Indiferent de ideologiile urbanistice şi de premisele economice, gestionarea atentă a dimensiunii umane, în toate tipurile de oraşe şi zone urbane, ar trebui să fie o cerinţă universală.

mersul pe jos, statul în picioare, şezând, ascultând şi vorbind – un bun început

Cele ce urmează reprezintă un rezumat al principiilor de proiectare la dimensiuni umane în oraşe. Punctul de pornire este simplu: activităţile umane universale. Oraşele trebuie să asigure oamenilor condiţii decente de mers pe jos, stat în picioare, stat jos, privit, ascultat şi pentru purtat conversaţii.

În cazul în care aceste activităţi de bază, legate de aparatul uman senzorial şi motor, pot avea loc în condiţii bune, atât ele, cât şi cele conexe se vor putea desfăşura în toate combinaţiile posibile. Dintre toate instrumentele de proiectare urbană existente, atenţia dedicată nivelului de detaliu este cea mai importantă.

Dacă livingul dintr-o casă nu funcţionează bine pentru viaţa cotidiană a proprietarilor, compensaţia printr-un oraş atent planificat sau printr-un complex de locuinţe bine realizat nu va oferi prea mare consolare. În schimb, calitatea unei locuinţe şi a spaţiului urban de la nivelul ochilor poate fi, în sine, decisivă pentru standardul vieţii de zi cu zi, în ciuda altor deficienţe de planificare.

Consideraţia pentru simţurile oamenilor este crucială, ea determină dacă se pot deplasa pe jos sau nu, dacă se pot aşeza, asculta şi vorbi înăuntrul clădirilor, în cartier sau în oraş. Lupta pentru calitate se dă la scară mică.

4.2
Orașe făcute pentru mersul pe jos

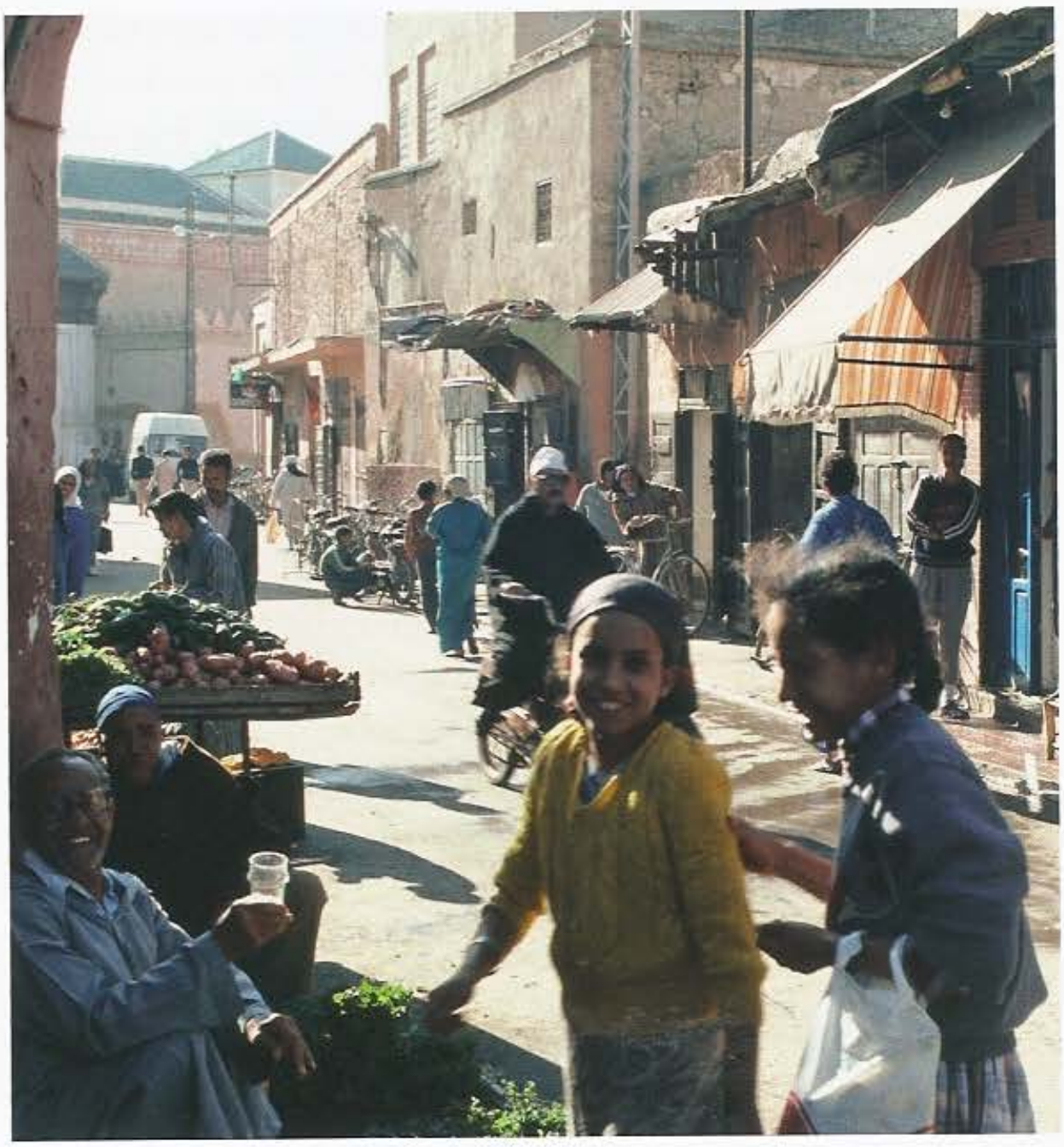
viața se trăiește la pas

Este o zi importantă atunci când, la vârsta de aproximativ un an, un copil face primii săi pași. Nivelul ochilor săi trece de la aproximativ 30 cm – corespunzător mersului de-a buşilea – până la aproximativ 80 cm de la podea.

Micul biped poate vedea mai mult şi se poate mişca mai repede. De acum totul în lumea sa – câmpul vizual, perspectiva, viteza, flexibilitatea, opțiunile – se mută într-un plan mai înalt. Toate momentele importante din viața lui se vor sprijini pe cele două picioare ale sale, mergând sau în repaos.

Mersul pe jos este până la urmă o mişcare liniară care îl poartă pe om-din loc în loc; dar semnifică mult mai mult decât atât. Cei care merg se pot opri şi schimba direcția fără efort; pot să accelereze, să încetinească sau să treacă la un alt tip de activitate, cum ar fi statul în picioare, pe jos, sau culcat, fuga, dansul sau cățăratul.

Viata se trăiește la pas (Lucca, Italia, Amman, Iordania şi Marrakech, Maroc).



mergând cu un scop – ca început

Mersul pe jos înseamnă mai mult decât a merge pe jos.

mersul cu un scop – un început

O plimbare prin oraş are multe variante: o incursiune rapidă de la A la B, cu scop precis; o hoinăreală lentă pentru a savura viaţa oraşului sau un apus de soare; zig-zag-ul copiilor; ori mersul hotărât al bătrânilor pentru a lua o gură de aer proaspăt sau după treburi. Indiferent de scop, o plimbare prin oraş este un „fundal" pentru interacţiunile sociale care au loc pe parcurs, ca parte integrantă din activitatea pietonală. Capetele se răsucesc într-o direcţie sau alta, pietonii se opresc sau se întorc pentru a cuprinde totul cu vederea ori pentru a saluta sau a vorbi cu cineva. Mersul pe jos este o formă de transport, dar este şi un prilej sau un potenţial început pentru multe alte activităţi.

cât de repede?

Mulţi factori influenţează viteza de mers pe jos: calitatea traseului, suprafaţa de mers, mulţimea, precum şi vârsta şi mobilitatea pietonului. Designul spaţiului are şi el un rol. Pietonii merg de obicei mai repede pe străzile care invită la o mişcare liniară, dar încetinesc atunci când traversează scuaruri. La fel ca şi apa, care curge repede de-a lungul albiilor, dar se mişcă mult mai lent în lacuri. Vremea este un alt factor. Oamenii se mişcă mai repede atunci când plouă, bate vântul sau e frig.

Pe principalul pietonal din Copenhaga, Strøget, traficul pietonal în zilele reci de iarnă este cu 35% mai rapid decât în zilele frumoase de vară. Pe timpul verii, oraşul este plin de pietoni care se bucură de plimbări, în timp ce în timpul iernii traficul pietonal este mult mai orientat. Când este frig, oamenii merg să se încălzească. În medie, viteza de mers în timpul verii este de 14,2 minute pe km, care corespunde la 4,2 km pe oră. Iarna, viteza coboară la 10,3 minute pe km, care corespund la 5,8 km pe oră.[1]

O plimbare de 450 m durează aproximativ cinci minute, în timp ce una de 900 m va dura circa 10 minute la 5,4 km/oră. Desigur, aceste estimări sunt valabile doar în cazul în care zona nu este aglomerată şi oamenii pot să avanseze fără pauze sau obstacole.

cât timp?

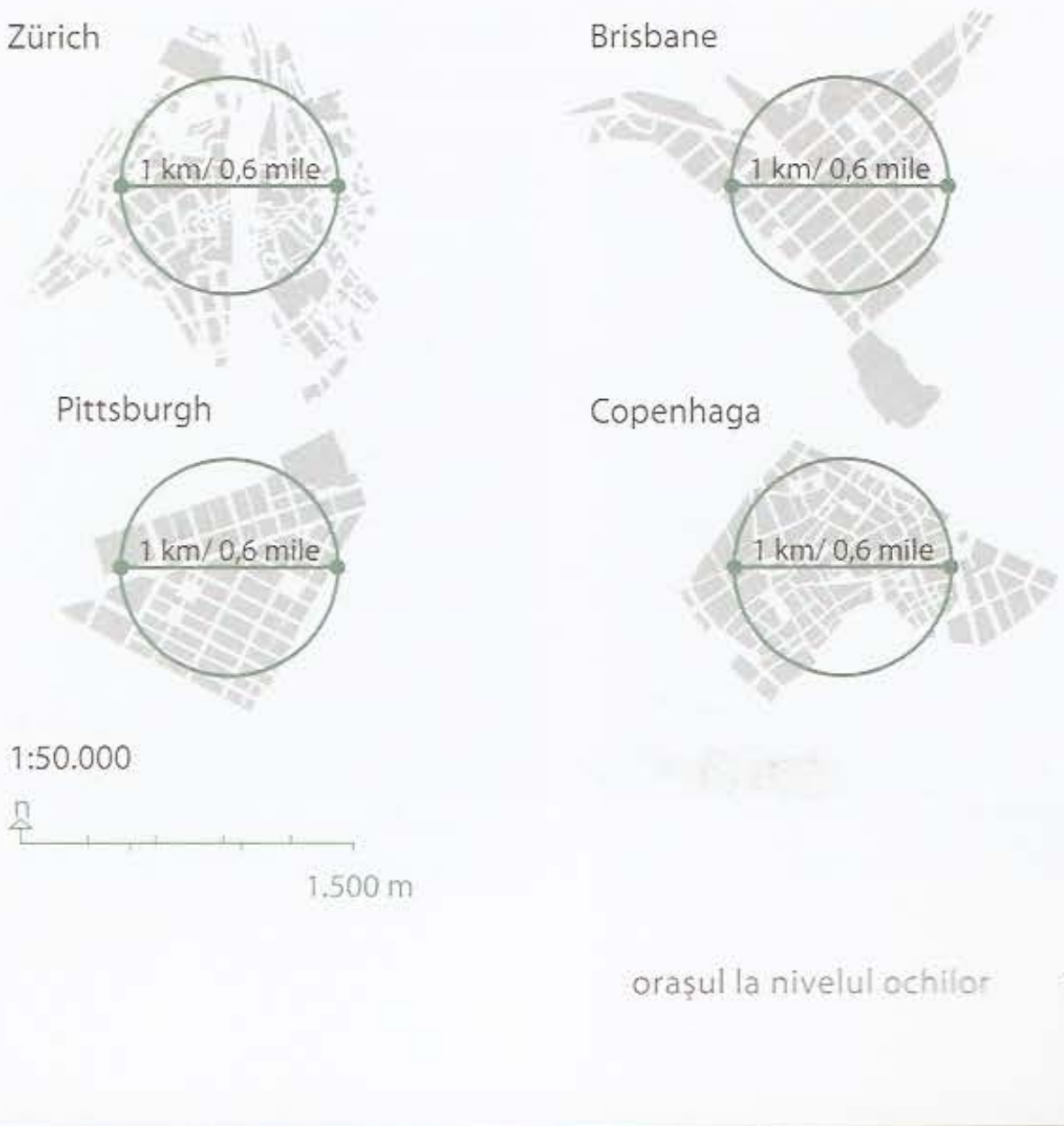
O distanță acceptabilă de mers pe jos este un concept relativ flexibil. Unii oameni parcurg cu plăcere numeroşi kilometri pe jos, în timp ce pentru persoanele în vârstă, cu handicap şi pentru copii până şi plimbările scurte pot fi dificile. Distanțele de 500 m sunt frecvent considerate o medie pe care majoritatea oamenilor sunt dispuşi să o parcurgă. Cu toate acestea, o distanță acceptabilă depinde şi de calitatea traseului. Dacă pavajul este de bună calitate şi ruta interesantă, intervalul considerat acceptabil pentru a fi parcurs pe jos poate fi mult mai lung. În schimb, pofta de mers scade drastic dacă ruta nu este interesantă şi, implicit, e percepută ca obositoare. În acest caz, până şi parcurgerea a 200 sau 300 de metri poate să pară un drum lung, chiar dacă durează mai puțin de cinci minute.[2]

Distanța de 500 m ca obiectiv rezonabil pentru mersul pe jos este susținută de dimensiunea centrelor urbane. Majoritatea centrelor urbane sunt de aproximativ un kilometru pătrat, ceea ce corespunde unei suprafețe de 1x1 km. Aceasta înseamnă că parcurgerea unei distanțe de un kilometru sau mai puțin poate aduce pietonii în apropierea majorității destinațiilor din zona centrală.

Oraşele foarte mari, precum Londra sau New York, urmează un model asemănător, întrucât sunt împărțite în numeroase centre şi districte. Centrele cu dimensiunea magică de un km² se regăsesc cu siguranță în aceste oraşe. Distanțele acceptabile de mers pe jos nu se schimbă doar pentru că oraşul este mai mare.

loc de mers

O premisă importantă pentru mersul pe jos confortabil şi plăcut este spațiul suficient pentru deplasarea relativ liberă şi neîngrădită, fără a face slalom şi a fi împins sau înghesuit de alții. Copiii, persoanele în vârstă şi



Cele mai multe centre urbane măsoară 1 km², ceea ce permite pietonilor să ajungă la toate funcțiunile importante ale oraşului mergând pe jos un kilometru sau mai puțin.

Acest semn stradal din Polonia recomandă discret ca oamenii să-şi păstreze braţele pe lângă corp.

Prioritatea acordată traficului auto şi parcărilor a creat condiţii neplăcute pentru pietoni peste tot în lume. Spaţiul suficient pentru mersul pe jos este important pentru toate grupurile de pietoni, dar mai ales pentru copii, persoanele în vârstă şi cele cu handicap.

cele cu dizabilităţi au cerinţe speciale pentru deplasarea nestingherită. Persoanele cu cărucioare, coşuri de cumpărături şi cârje sau cadre au de asemenea nevoie de mult loc. Tinerii sunt de obicei grupul cel mai tolerant în privinţa cerinţelor de spaţiu pentru circulaţia prin mulţime.

Dacă ne uităm la fotografiile de acum 100 de ani, pietonii sunt de multe ori înfăţişaţi mişcându-se liber şi fără obstacole în toate direcţiile. Oraşele erau încă, în primul rând, domeniul pietonilor, cu trăsuri trase de cai şi troleibuze şi poate câteva maşini, ocazional. În pas cu invazia auto, pietonii au fost mai întâi împinşi de-a lungul faţadelor şi apoi din ce în ce mai înghesuiţi pe trotuare din ce în ce mai înguste. Trotuarele aglomerate sunt inacceptabile şi reprezintă o problemă serioasă oriunde în lume.

Studiul străzilor din Londra, New York şi Sydney ilustrează problema trotuarelor înguste cu mulţimi mari de pietoni, pe arterele în care majoritatea spaţiului este dedicat traficului auto, în ciuda faptului că numărul de conducători auto este mult mai mic decât numărul de pietoni înghesuiţi pe trotuar.[3]

Traficul pietonal, de pe trotuare, se grupează în coloane, care sunt împinse şi înghesuite; toată lumea trebuie să se deplaseze cu viteza dictată de flux. Persoanele în vârstă, cu handicap şi copiii nu pot să ţină pasul.

Au fost sugerate diferite limite pentru ceea ce se consideră o cantitate de spaţiu acceptabilă pentru traficul pietonal, în funcţie de context. Pe baza studiilor sale în New York, William H. Whyte propune până la 23 de pietoni pe minut pe metru de trotuar. Studiile din Copenhaga propun 13 pietoni pe minut pe metru de trotuar, pentru a evita aglomerarea inacceptabilă a trotuarelor.[4]

slalom pentru pietoni

Pentru ca mersul pe jos să fie confortabil, inclusiv ca distanţă şi ritm, trebuie să dispună de suficient loc, să nu aibă întreruperi şi prea multe obstacole. Aceste calităţi sunt de multe ori prezente în zonele pietonale dedicate, dar rareori pe trotuarele oraşului. Dimpotrivă, este impresionant de observat câte obstacole şi dificultăţi au fost încorporate în spaţiul pietonal de-a lungul anilor. Semnele de circulaţie, corpurile de iluminat, contoarele de parcare şi toate celelalte maşinării de control tehnic sunt sistematic plasate pe trotuare, cu scopul de „a nu fi în drum". Maşinile parcate pe trotuare, bicicletele parcate fără grijă şi afişajele haotice completează imaginea unui peisaj în care în care pietonii trebuie să manevreze ca schiorii într-o cursă de slalom pentru a avansa pe trotuarele şi aşa prea înguste.

ocoluri iritante şi întreruperi fără sens

Mersul pe jos în peisajul urban ne poate confrunta cu multe alte necazuri şi dificultăţi. Unul dintre ele e reprezentat de gardurile destinate să păstreze pietonii în limitele trotuarelor aglomerate. Barierele ridicate pe pavaj, la intersecţii, pentru a-i ţine pe pietoni la distanţă de colţuri se extind în lungul străzii, provocând ocoluri mai mari şi enervare.

Întreruperile trotuarelor pentru a oferi autovehiculelor acces la garaje, în curţi, la porţi de serviciu şi staţii de benzină au devenit treptat

Atunci când mersul pe jos este o cursă cu obstacole (Sydney, Australia şi Middlesbrough, Marea Britanie).

Multe oraşe au permis intrărilor, garajelor şi străzilor laterale să întrerupă trotuarele. Cu toate acestea, maşinile ar trebui să cedeze trecerea pe străzile laterale, permiţând pietonilor şi bicicletelor să-şi continue drumul fără întrerupere (Regent Street, Londra şi soluţie standard de trafic în Copenhaga).

componente naturale ale străzii în oraşele dominate de maşini. Pe Regent Street din Londra, 45-50.000 de pietoni se forţează în fiecare zi prin 13 întreruperi inutile ale trotuarului,[5] iar în Adelaide, Australia de Sud, străzile din centrul oraşului oferă pietonilor nu mai puţin de 330 întreruperi inutile ale trotuarelor.[6]

Pe lângă aceste întreruperi fără sens care obligă pietonii, scaunele cu rotile şi cărucioarele să treacă în sus şi-n jos peste borduri în dreptul garajelor şi porţilor, există multe alte întreruperi nemotivate acolo unde se trece de la o stradă mai mică la una mai mare. În aproape toate situaţiile menţionate, trotuarul ar trebui lăsat să treacă neîntrerupt prin faţa intrărilor şi străzilor laterale, ca parte a unei politici generale de a încuraja, mai degrabă decât descuraja traficul pietonal.

mersul prin mulţime şi aşteptările nesfârşite

Combinaţiei de spaţiu inadecvat şi deranjuri de toate felurile i se adaugă aşteptări nesfârşite la semafoare în intersecţii. Pietonilor li se dă de regulă prioritate în ultimul rând, astfel încât au de aşteptat vreme îndelungată la culoarea roşie, urmată de scurte intervale de lumină verde. Verdele de multe ori nu durează decât câteva secunde înainte de a fi înlocuit de semnale roşii intermitente care semnalează că e timpul s-o rupă la fugă pentru a evita împiedicarea traficului.

În multe locuri, cu precădere în Marea Britanie şi în alte zone inspirate de planificarea britanică de trafic, trecerea străzii nu reprezintă un drept fundamental al omului, ci mai degrabă ceva pentru care pietonii trebuie să depună o cerere prin apăsarea unui buton la intersecţii. Uneori, trebuie să apese trei butoane pentru a dovedi labirinturile unor intersecţii complicate. În asemenea oraşe, gândul de a parcurge 450 de metri în cinci minute este o pură fantezie.

Zona centrală din Sydney are mulţi pietoni, precum şi multe intersecţii, semafoare, butoane şi lungi perioade de aşteptare. Aici pietonii pot petrece cu uşurinţă jumătate din timpul de călătorie aşteptând semnalul de trecere.[7]

Aşteaptările de până la 15%, 25% sau chiar 50% din durata unei deplasări pe jos sunt comune pe multe străzi cu trafic auto din întreaga lume.

Prin comparație, timpul de aşteptare în cursul unei plimbări de un kilometru pe principalul pietonal din Copenhaga, Strøget, este de 0-3% din durata totală. O deplasare din necesitate pe Strøget se poate face în 12 minute, dar multe persoane zăbovesc mai mult deoarece experiența este interesantă.[8]

Acolo unde trecerile de pietoni şi semafoarele cauzează întreruperi frecvente a fost observat un alt fenomen aparte pe trotuare. Pietonii formează grupuri şi, prin urmare, sunt mereu într-o aglomerație, chiar dacă nu sunt foarte numeroşi.

De fiecare dată când fluxul pietonal întâmpină o lumină roşie şi se opreşte, cei mai lenți reuşesc să-i prindă din urmă pe ceilalți, după care toți sunt din nou contopiți într-un mănunchi. Când lumina devine verde, grupul porneşte din nou, dispersându-se parțial înainte de următorul semafor, unde din nou se adună toată lumea. Între grupuri, trotuarul este de obicei aproape lipsit de oameni.

Trecerea străzii ar trebui să fie un drept al omului, nu ceva pentru care trebuie să depună o cerere (buton în Australia şi informare prietenoasă în China).

trasee de mers în linii drepte, vă rugăm!

Şi arhitecţilor le displac ocolurile la fel de mult ca oricui altcuiva (Şcoala de Arhitectură, Copenhaga, Danemarca).

Capacitatea oamenilor de a găsi cel mai scurt traseu poate fi observată pe zăpada aşternută în pieţe şi pe peluzele universităţilor (Piaţa Primăriei, Copenhaga, Danemarca şi Harvard University, Cambridge, Massachusetts).

rute directe de mers pe jos,
vă rugăm!

Locuitorii oraşelor din întreaga lume sunt extrem de grijulii când vine vorba de economisirea propriei energii în timpul mersului. Traversează străzile pe unde este cel mai la îndemână pentru ei şi evită ocolurile, obstacolele, scările şi treptele, preferând mersul în linii drepte peste tot.

Atunci când îşi pot vedea destinaţia, pietonii îşi re-trasează ruta de-a lungul celei mai scurte linii. Plăcerea mersului în linii drepte se observă în mod clar în pieţe, după urmele imprimate pe zăpadă după o ninsoare sau pe nenumăratele poteci trasate pe peluzele din întreaga lume.

Mersul în linie dreaptă către o destinație este un răspuns natural, de multe ori într-un conflict nefericit şi aproape comic cu planurile arhitecților care produc proiecte urbane cu unghiuri drepte. Aceste proiecte arată corect şi îngrijit până când colțurile, gazoanele şi scuarurile sunt călcate în picioare în toate direcțiile.

Anticiparea direcțiilor preferențiale de mers şi includerea lor în proiectare într-o măsură rezonabilă este adesea simplă. Rutele preferențiale inspiră de multe ori modele şi forme fascinante.

distanța fizică şi distanța percepută

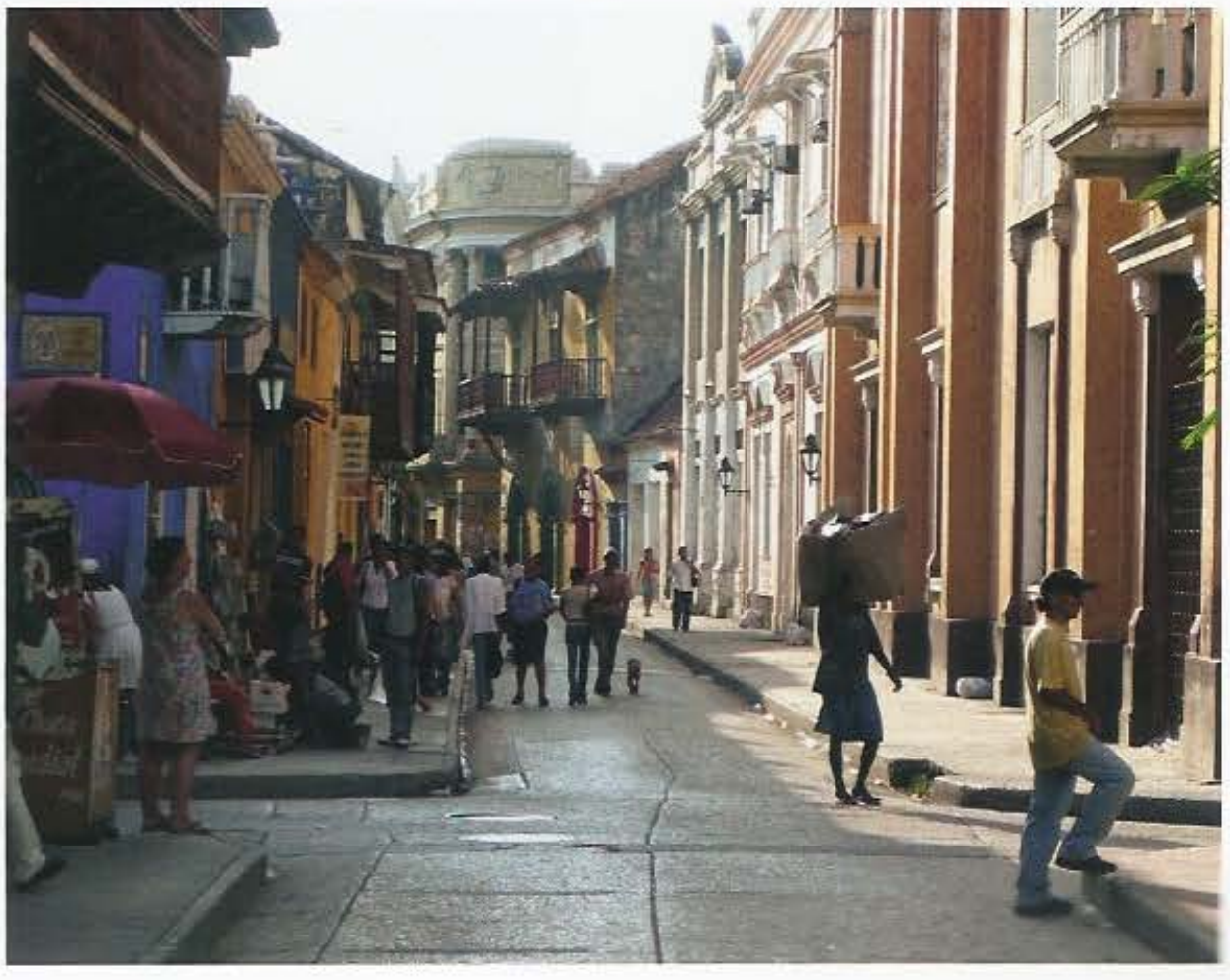
Distanța de circa 500 de metri este considerată acceptabilă de majoritatea pietonilor. Acesta nu este însă un adevăr absolut, pentru că ceea ce este acceptabil va fi întotdeauna determinat de o combinație între lungimea şi calitatea traseului. În cazul în care confortul este limitat, plimbările vor fi mai scurte, iar dacă traseul este interesant, bogat în experiențe şi confortabil, pietonii uită de distanțe şi se bucură de moment.

psihologia mersului

„Perspectiva rutelor obositoare" descrie situația în care pietonii pot vedea întregul traseu dintr-o privire înainte chiar de a se porni la drum. Traseul este drept şi aparent fără sfârşit, fără promisiunea unor experiențe interesante de-a lungul său. Perspectiva este obositoare înainte de a face primul pas.

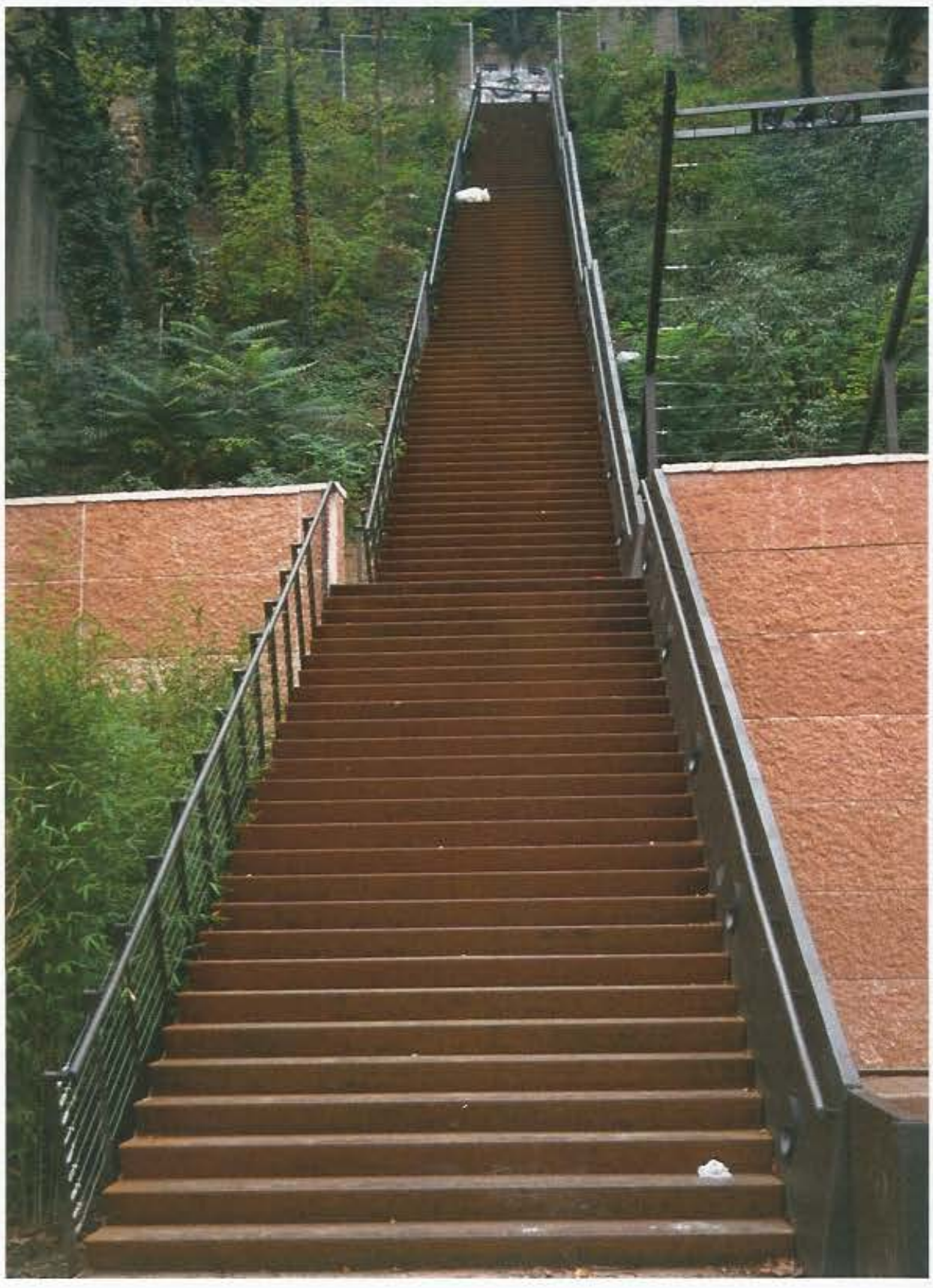
În schimb, traseul poate fi împărțit în segmente uşor de gestionat, pe care oamenii le pot parcurge dintr-o piață în alta, ritmând în mod natural plimbarea, sau poate fi gândit de-a lungul unei străzi care şerpuieşte în mod atrăgător, invitând pietonul de la o secțiune la alta. O stradă şerpuită nu trebuie să aibă curbe prea mari pentru a preveni călătorul să

Jos dreapta: chiar şi o distanță lungă pare scurtă de-a lungul unui drum curb, cu multe de văzut (Cartagena, Columbia). Jos stânga: o distanță poate părea fără sfârşit dacă traseul oferă o perspectivă lungă, obositoare, lipsită de motivație (Ørestad, Copenhaga).



Urcatul scărilor este mai greu decât mersul pe jos pe o suprafaţă plană şi îl evităm de câte ori putem. Pentru multe grupuri sociale scările sunt o barieră.

Dreapta: Dacă putem vedea scara până sus, urcuşul va părea şi mai obositor.



Mormanele depozitate pe scări, aşteptând să fie cărate sus spun propria poveste despre scări ca bariere reale şi psihologice.

vadă prea departe în lungul străzii; în schimb acesta va merge mereu către un colț sau o cotitură, de unde i se deschid noi perspective.

Strøget, pietonalul principal din Copenhaga, are un kilometru şi se întinde în linie aproape dreaptă de la un capăt al centrului oraşului la celălalt. Nenumărate cotituri păstrează spațiile conturate şi interesante. Patru scuaruri fragmentează şi mai mult traseul şi fac mersul de-a lungul centrului oraşului uşor de gestionat psihologic. Se merge de la scuar la scuar, iar numeroasele cotituri şi variații fac călătoria interesantă şi imprevizibilă. În aceste condiții, o plimbare de un kilometru sau mai mult nu reprezintă o problemă.

lucruri interesante la nivelul ochilor, vă rugăm!

Configurația străzilor, proiectarea spațiului, detaliile bogate şi experiențele intense influențează calitatea traseelor pietonale şi plăcerea de a merge pe jos. „Marginile" oraşului joacă, de asemenea, un rol. Avem o mulțime de timp la dispoziție pentru a privi în jur atunci când mergem pe jos, iar calitatea fațadelor parterelor pe lângă care trecem, aproape şi la nivelul ochilor, este deosebit de importantă pentru experiența generală. Secțiunea referitoare la oraşe pline de viață prescrie „unități înguste şi multe uşi" pentru străzile frecventate de pietoni.

fațade înguste, mai multe detalii şi ritmuri verticale, vă rugăm!

Principiul fațadelor înguste şi experiențelor numeroase este important pentru rutele pietonale care nu au magazine sau tarabe. Uşile de intrare, detaliile de construcție, amenajările şi plantele din fața locuințelor, birourilor şi instituțiilor pot aduce o contribuție valoroasă la experiența pietonală.

În cazul în care clădirile au, de asemenea, o fațadă cu elemente predominant verticale, distanțele par mai scurte şi mai uşor de parcurs, întrucât liniile puternice orizontale accentuează distanța.

scări şi trepte, nu, mulțumesc!

Scările şi treptele sunt un alt domeniu care ilustrează în mod clar interesul major al pietonilor în economia de energie. Mişcările orizontale nu sunt o problemă semnificativă. Dacă sună telefonul într-o cameră vecină, ne ridicăm şi răspundem. Dacă telefonul sună la un alt etaj, strigăm întrebând dacă răspunde cineva. Urcatul şi coborâtul scărilor necesită mişcări noi, mai multă forță musculară, iar ritmul de mers trebuie transformat în ritm de urcat. Aceşti factori fac deplasările în sus sau jos mai dificile decât cele în acelaşi plan sau decât alternativa transportului mecanizat de la un nivel la altul. În stațiile de metrou, aeroporturi şi magazine, oameni stau la rând pentru a urca pe scara rulantă, în timp ce scările de lângă sunt aproape goale. Centrele comerciale pe mai multe niveluri se bazează pe scări rulante şi lifturi pentru deplasarea oamenilor de la un etaj la altul. Dacă acestea se strică, oamenii se duc acasă!

scările ca barieră fizică şi psihologică

Este interesant de studiat viața de zi cu zi în locuințele cu mai multe etaje. În aproape toate cazurile, cea mai mare parte a activității are loc

rampe mai degrabă decât scări, mulţumesc!

Dacă am avea de ales între o rampă şi scări, am alege aproape întotdeauna rampa.
Dreapta: Pregătirea pentru maraton în Veneţia înseamnă rampe în loc de scări.

Cumpărătorii au de ales între rampe, scări şi scări rulante în acest centru comercial din Beijing, China.

la parter. Odată intraţi în camera de zi, rezidenţii tind în mod natural să petreacă un timp acolo înainte de a urca din nou la etaj. Copiii îşi aduc jucăriile jos, unde se joacă cu ele toată ziua, până când părinţii îi duc înapoi la culcare. Etajele inferioare sunt aproape întotdeauna mai folosite decât cele superioare. Camerele de la al doilea sau al treilea etaj sunt aproape întotdeauna folosite mai puţin decât cele de la parter, iar terasele de pe acoperiş sunt folosite mult mai puţin decât spaţiile în aer liber cu acces direct, fără scări. Grămezile de rufe adunate pe treptele de la bază, aşteptând să fie cărate sus, sunt grăitoare în privinţa ezitărilor fizice şi psihologice legate de scările interioare.

psihologia aplicată a scării

Scările şi treptele reprezintă cu siguranţă o provocare fizică şi psihologică reală pentru pietoni. Acolo unde este posibil, pietonii le evită. Cu toate acestea, ca şi lungimea străzii, scările pot fi, la rândul lor, de-

Scările ca sculptură și spațiul urban pentru mișcare și repaos. (Piazza di Spagna, Roma, Italia).

ghizate pentru a face călătoria să pară mai uşoară. Dacă de la baza unui imobil de cinci etaje s-ar putea vedea întreaga scară cu o serie aparent nesfârşită de trepte, majoritatea oamenilor ar considera-o imposibil de urcat, afară de cazul în care viața le-ar fi în primejdie. În asemenea situații, este interesant de observat cum se aplică pe scară largă elementara „psihologie a scării."

Scările sunt pliate de la un palier la altul, divizând urcuşul în segmente mai scurte. Este ca şi deplasarea „de la un scuar la altul", iar cel care urcă nu vede niciodată întregul parcurs cu lungimea sa istovitoare. În acest fel, suntem atraşi în clădire, chiar dacă avem de urcat. Chiar şi atunci când această atracție este extrem de convingătoare, tot liftul este utilizat cel mai mult, dacă există. Desigur, psihologia scării este utilizată cu succes şi în spațiul public, unde exemple cum ar fi Treptele Spaniole din Roma demonstrează că o urcare poate fi frumos combinată cu o experiență interesantă.

Cu privire la viziunea unui spațiu urban minunat, care încurajează oamenii să meargă pe jos cât mai mult posibil, concluzia este de fapt foarte simplă. Scările şi treptele sunt obstacole reale – în principiu, sunt de evitat ori de câte ori este posibil. Dacă sunt absolut necesare, în context pietonal scările şi treptele trebuie să aibă dimensiuni confortabile, iar interesul vizual şi psihologia scării trebuie să fie mânuite cu pricepere. Rampele sau lifturile sunt indispensabile pentru deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă sau cu bagaje.

rampe, nu scări!

Comparând situațiile în care pietonii pot să aleagă între rampe şi scări, vom vedea că ei preferă în mod clar rampele. Ritmul de mers pe jos poate fi menținut când diferențele de înălțime sunt compensate prin înălțarea sau coborârea gradată a terenului cu ajutorul rampelor. Copiii, cei cu mobilitate redusă sau cu bagaje pot la rândul lor să-şi continue deplasarea fără întreruperi. Rampele nu sunt întotdeauna la fel de pline de caracter ca şi scările sau treptele, dar sunt, în general, de preferat.

pasaje pietonale sau poduri, doar în ultimă instanță

În primii ani ai invaziei auto, între 1950 şi 1970, construcțiile rutiere au fost concentrate fără discriminare pe creşterea capacității drumurilor şi prevenirea accidentelor. Soluția ambelor probleme a fost de multe ori segregarea traficului, cu dirijarea pietonilor pe sub sau pe deasupra străzilor, prin pasaje pietonale sau pe poduri. Aceasta însemna supunerea pietonilor la urcarea şi coborârea scărilor de fiecare parte a trecerii. Planificatorii s-au prins repede că pasajele pietonale şi podurile erau extrem de nepopulare şi nu funcționau decât dacă se construiau garduri înalte de-a lungul drumurilor, astfel încât trecătorii nu aveau literalmente de ales. Acestea nu rezolvau însă problema cărucioarelor, scaunelor cu rotile şi bicicletelor.

Pasajele subterane au şi dezavantajul de a fi închise, umede şi îi fac pe oameni să se simtă nesiguri, prin imposibilitatea de a vedea foarte

Pasarelele pietonale sunt folosite ca o ultimă soluție și funcționează numai când pietonii sunt împiedicați fizic să traverseze strada la nivel.
Dreapta: în orașele japoneze pasarelele fac parte din sisteme mai mari. Nivelul de dificultate: mare. Șansele pentru plimbări interesante: mici (Sendai, Japonia).

departe. Pe scurt, pasajele pietonale şi podurile, de multe ori costisitoare, sunt în conflict cu premisele unei experienţe pietonale de calitate. Din perspectiva viziunii actuale, de a încuraja populaţia să meargă mai mult pe jos şi cu bicicleta, pasajele şi podurile clar nu constituie o soluţie decât în cazurile excepţionale când trebuie traversată o autostradă. Pentru toate celelalte artere şi străzi trebuie găsite soluţii care permit pietonilor şi bicicliştilor să rămână la nivelul străzii şi să traverseze cu demnitate. Un model de trafic integrat va face, de asemenea, străzile oraşului mai prietenoase şi mai sigure, întrucât maşinile vor fi nevoite să circule mai încet şi să oprească mai des.

Astăzi, lumea este plină de pasaje pietonale şi poduri abandonate, care aparţin unei anumite perioade de timp şi unei anumite filosofii.

piatră cubică şi lespezi plate

În mod natural, trotuarele joacă un rol important pentru confortul pietonilor. În viitor, calitatea pavajelor şi a suprafeţelor urbane va fi deosebit de importantă într-o lume cu mai mulţi cetăţeni în vârstă, pietoni

Pavajele cu piatră cubică au un caracter deosebit, dar nu sunt tocmai plăcute pentru pietoni.

Timp de mulți ani, pietonii au fost obligați să folosească tuneluri pentru a ajunge la gara principală din Zürich, Elveția. Tunelurile au fost înlocuite cu treceri de pietoni la nivel.

cu mobilitate redusă, trafic pe role şi mai multe persoane care doresc să-şi scoată copiii la plimbare. Este de dorit ca suprafețele să fie egale şi nealunecoase. Pavajele tradiționale cu piatră cubică sau ardezie spartă sunt atractive la nivel vizual, dar rareori întrunesc cerințele moderne. În locurile unde caracterul pavajelor cu piatră cubică trebuie menținut, trebuie adăugate benzi plate de granit pentru a permite scaunelor cu rotile, cărucioarelor, copiilor foarte mici, bătrânilor şi femeilor cu tocuri înalte să se deplaseze cu un relativ confort. Această soluție ce combină vechiul cu noul este folosită în multe oraşe şi poate fi realizată în mod elegant, respectând totodată caracterul istoric.

non-stop pe tot parcursul anului, vă rugăm!

În măsura în care este posibil, un oraş adecvat mersului pe jos trebuie să funcționeze pe tot parcursul anului, zi şi noapte. În timpul iernii, este important ca zăpada şi gheața să fie curățate; pentru a da Copenhaga drept exemplu, zonele pietonale şi pistele de biciclete trebuie să fie debarasate înaintea suprafețelor carosabile. În zilele friguroase când îngheață trotuarele, pietonii prezintă un risc mult mai mare de leziuni decât conducătorii auto, care conduc de obicei mult mai încet şi cu atenție. Peste tot în lume şi în toate anotimpurile, asigurarea suprafețelor uscate şi nealunecoase pentru pietoni este o parte importantă din încurajarea mersului pe jos în oraşe.

Iluminatul este esențial după căderea nopții. De-a lungul principalelor rute pietonale este nevoie de lumină abundentă orientată către pietoni şi fețe, precum şi de un nivel rezonabil pentru fațade, nişe şi colțuri pentru consolidarea siguranței reale şi percepute. De asemenea, este nevoie de suficientă lumină pe trotuare, suprafețe şi trepte, astfel încât pietonii să se poată mişca în condiții de siguranță.

Mergeți, vă rugăm, non stop, pe tot parcursul anului!

4.3
Oraşe făcute pentru stat

oraşe sărace – oraşe bogate

În spaţiul urban au loc două tipologii principale de activităţi: de mişcare şi de staţionare.

Ca şi cele de mişcare, activităţile staţionare acoperă de asemenea un spectru larg. Amploarea şi caracterul activităţilor depind foarte mult de cultura locală şi de nivelul economic. În multe oraşe din ţările în curs de dezvoltare, majoritatea activităţilor sunt dictate de necesitate. Toate au loc în spaţiul public, iar presiunea extremei necesităţi determină ca însuşirile cadrului urban să nu aibă o mare influenţă asupra dinamicii acestora.

În zonele mai dezvoltate ale lumii, viaţa urbană, în special activităţile de staţionare, este mult mai influenţată de activităţile opţionale. Oamenii merg, se opresc sau stau jos atunci când calitatea spaţiului urban îi invită.

Calitatea este esenţială pentru viaţa oraşului în oraşele mai prospere. În acelaşi timp, există motive substanţiale pentru grija pentru oamenii de peste tot în lume, indiferent de resursele economice. În cele ce urmează, sunt discutate cerinţele pentru oraşele adecvate staţionării, cu încurajări şi calitate urbană ca punct de plecare.

activităţile necesare şi opţionale

Activităţile de staţionare pot fi descrise foarte simplu pe o scală în funcţie de gradul de necesitate. La un capăt găsim activităţile necesare care nu sunt prea dependente de calitatea oraşului: comerţul stradal, curăţenia şi reparaţiile. Bunurile sunt cărate înainte şi înapoi, iar oamenii aşteaptă cu răbdare, la intersecţii sau în staţiile de autobuz. La celălalt capăt se află activităţile opţionale, de agrement, inclusiv odihna pe bănci sau la terasele cafenelelor, pentru a urmări viaţa oraşului. Aici, calitatea situaţiei, vremea şi cadrul fizic sunt decisive.

un oraş bine făcut se cunoaşte după numărul celor care nu merg, ci stau

Calitatea oraşului este atât de importantă pentru activităţile opţionale încât activităţile staţionare pot fi adesea folosite ca o măsură pentru calitatea oraşului, precum şi a spaţiilor sale. Pietonii numeroşi nu sunt neapărat un indiciu că oraşul este bine făcut – mulţimile de oameni mergând pe jos pot fi un semn că nu au opţiuni suficiente de tranzit sau că distanţele sunt prea lungi între diferitele dotări ale oraşului. În schimb, se poate spune că un oraş în care oamenilor le face plăcere să stea indică de obicei calitate urbană. Într-un oraş ca Roma, sare în ochi numărul de persoane în picioare sau aşezate în pieţe, mai degrabă decât cele care merg pe jos. Şi nu e din cauza necesităţii, ci mai degrabă datorită faptu-

Activitățile staționare sunt foarte diferite dintr-o parte în alta a lumii. În țările în curs de dezvoltare aproape toate activitățile staționare urbane sunt dictate de necesitate, în timp ce în multe țări prospere sunt în mare măsură de agrement (Yogyakarta, Indonezia și Roma, Italia).

lui că orașul este atât de primitor. Mersul în spațiul urban devine dificil cu atât de multe ispite de a sta. La polul opus sunt multe cartiere și complexe noi prin care trec mulți oameni, dar rareori se oprește cineva.

în picioare

Statul în picioare este de obicei o activitate pe termen scurt. Timpul pe care o persoană îl poate îndura stând confortabil este limitat, iar cerințele de calitate pentru sit sunt și ele minime. Pietonii se pot opri oricând să arunce o privire rapidă la ce se întâmplă sau să se uite la o vitrină; pentru a asculta muzicienii din stradă, a saluta prieteni sau a lua doar o scurtă pauză.

Cunoscut sub numele de efect de margine, limitele spațiului public dețin o atracție magnetică pentru oameni. Aici simțurile noastre pot stăpâni spațiul, putem vedea ceea ce se întâmplă, iar spatele ne este protejat (exemple din Noua Zeelandă, Statele Unite ale Americii, Australia și China).

Aceste scurte opriri au loc de obicei spontan în spațiul urban, fără nicio legătură cu locația și gradul de confort. Pietonul se oprește și dacă are o problemă, și dacă îl tentează o ofertă.

efectul de margine

Situația este radical diferită dacă pietonii trebuie să se oprească pentru o perioadă mai lungă. În acest caz, au nevoie să găsească un loc bun de stat în picioare. Dacă nu sunt siguri cât vor rămâne acolo, de exemplu în cazul în care trebuie să aștepte ceva sau pe cineva, caută cu atenție un loc potrivit.

Ori de câte ori oamenii se opresc pentru un timp, caută locuri de-a lungul marginilor spațiului; acest fenomen poate fi definit ca „efectul de margine". Când stau pe margine, nu sunt în calea traficului pietonal și pot sta acolo liniștiți, cu discreție. Amplasarea la margine oferă o serie de beneficii importante: spațiu în față pentru a urmări tot ce se întâmplă, spatele protejat de surprize și, adesea, sprijin fizic și psihologic. Putem sta în nișe sau ne putem sprijini de un zid. Microclimatul este adesea mai plăcut la marginile unui spațiu urban, pentru că oamenii sunt protejați într-o oarecare măsură. Este un loc bun de stat.

Preferințele pentru statul la margine sunt strâns legate de simțurile noastre și de normele sociale de contact. Principiul amplasării la margini poate fi trasat înapoi în timp până la strămoșii noștri din caverne. Aceștia stăteau cu spatele la perete în peșteri și cu fața către lume. În vremuri mai recente, se observă același fenomen la sala de dans, când oamenii stau între dansuri ca „florile de perete" la marginea camerei. Iar când suntem acasă, de multe ori stăm pe canapeaua din colțul camerei de zi. Amplasarea de-a lungul marginilor este și mai importantă în spațiul urban unde opririle au loc printre străini, pentru că nimeni nu vrea să semnaleze că sunt singuri și în așteptare. Dacă stăm de-a lungul fațadei, cel puțin avem ceva care ne sprijină.

Spațiul urban fără margini bine definite oferă condiții precare de ședere. Întâlnim adesea piețe care „plutesc liber" într-un spațiu mai mare, de obicei înconjurate de trafic greu și cu niciun contact cu fațadele din jur. Prezența clădirilor măcar pe una dintre cele patru laturi ale unei piețe de multe ori va îmbunătăți semnificativ activitățile staționare, oferind o oportunitate de a organiza funcții active direct în piață. Activitățile de la parter pot ajuta la transformarea unei piețe de trecere într-una de stat.

Ceea ce multe spații goale au în comun în noile orașe și complexe este faptul că nu s-a făcut niciun efort pentru a oferi margini active și oportunități de staționare. Nu există la propriu niciun motiv pentru ca o persoană să se oprească acolo.

„efectul pian" sau plăcerea de a găsi un sprijin

Studiul comportamentului invitaților la recepții oferă informații importante despre locurile de stat preferate. O regulă de bază este că oaspeții, în special cei care ajung devreme, caută automat loc de-a lungul pereților. Un alt fenomen caracteristic este „efectul pian". Acesta se manifestă

Ca toți oamenii, copiii, persoanele în vârstă, clericii şi mirenii au nevoie de sprijin psihologic şi practic în spațiul urban (exemple din Italia, Danemarca şi Guatemala).

prin faptul că oaspeții caută piese de mobilier, colțuri, coloane sau nișe în zona de margine, care oferă un sprijin și definesc locul, îl disting de restul pozițiilor de-a lungul peretelui. Cu un pahar în mână, musafirii simt că au activitate. Cu spatele la perete, locul le inspiră siguranță, iar cu un pian sau o coloană în apropiere nu se mai simt singuri, ci în bună companie și stăpâni pe situație.

Detaliile fațadelor și diverse echipamente reprezintă și ele puncte de sprijin în zonele de margine ale spațiului public. Bornele, pe care le cunoaștem din Piazza del Campo din Siena, sunt un excelent exemplu în acest caz. O bună parte a activităților din Campo au loc în apropierea, în jurul sau rezemându-se pe unul dintre ele. Într-o zi cu vreme bună în Siena este imposibil să găsești una care nu a fost deja ocupată ca punct de sprijin. Imaginați-vă ce s-ar întâmpla dacă dintr-o dată ar fi toate îndepărtate: multe dintre activitățile din această arenă civică ar rămâne fără rost, ceea ce probabil ar reduce drastic nivelul de vitalitate al zonei.

Marginile urbane sunt așadar populare ca zone de stat, dar este important de subliniat că locurile cele mai atractive sunt cele în care zonele de margine și detaliile fațadelor lucrează împreună. Nu toate fațadele încurajează staționarea. Cele închise, fără relief, lipsite de detalii au un efect opus, semnalizând: „Vă rugăm treceți mai departe!"

efectul de nișă sau plăcerea de a fi aproape prezent

Marginile și fațadele detaliate cu coloane, trepte și nișe ar trebui întotdeauna luate în considerare. Nu este suficient ca spațiul urban să aibă margini definite: acestea trebuie să conțină detalii care semnalează „vă rugăm opriți-vă aici și simțiți-vă ca acasă".

Între elementele de pe fațade, concavitățile și nișele sunt cele mai populare ca locuri de stat. Într-o nișă este simplu de găsit sprijin: oferă reazem, protecție împotriva vântului și o vedere panoramică către ce se petrece în jur. Un punct de atracție important al nișelor este posibilitatea de a fi doar parțial în public. Individul se poate trage înapoi, devenind aproape invizibil, cu opțiunea de a ieși din umbră dacă îl atrage ceva interesant.

fațade reliefate și elemente de sprijin

Pasajele anterioare au prezentat psihologia mersului pe jos și urcatului scărilor. Această secțiune centrată pe activitățile staționare oferă observații similare despre simțuri și comportament, punând bazele pentru recomandările cu privire la consolidarea opțiunilor de stat în oraș. Simplu spus, orașele făcute pentru stat au fațade reliefate cu detalii volumetrice și elemente de sprijin. La polul opus, orașele unde marginile sunt neconturate și fațadele netede, lipsite de detalii constructive, au puține de oferit pentru „psihologia staționării".

stând jos

Cei care au nevoie să se oprească un timp în spațiul urban obosesc stând în picioare și caută să se așeze undeva. Cu cât oprirea este anticipată ca fiind mai lungă, cu atât o persoană selecționează mai atent locul în care

orașele făcute pentru stat au fațade bogate în detalii

Nișele și deschiderile în zidurile orașului sunt deosebit de populare pentru ședere (exemple din Spania, Portugalia, Mexic și Canada).

să se așeze. Preferințele se îndreaptă în mod natural către locurile cu cele mai multe avantaje și puține dezavantaje.

unde sunt locurile de stat atrăgătoare?

Pentru a evalua locurile de stat, un studiu din 1990 al calității urbane în centrul orașului Stockholm a realizat o scară de patru puncte.[9] Pe scurt, cerințele generale pentru un loc bun pentru stat jos au fost definite de un microclimat plăcut, amplasare de preferință la margine, cu spatele protejat, o vedere bună, un nivel de zgomot redus pentru a permite conversația și absența poluării. La acestea se adaugă, desigur, vizibilitatea. Dacă locul oferă atracții speciale cum ar fi apă, copaci, flori, un spațiu cu calități aparte, arhitectură și artă interesante, oamenii vor acces vizual la ele. În același timp, se dorește vederea celorlalte persoane prezente în zonă și a activității lor.

Desigur, calitatea perspectivelor depinde de opțiunile de pe sit, dar vizibilitatea către viața urbană și ceilalți oameni reprezintă o atracție ma-

Şi studenţilor la arhitectură le place să stea de-a lungul faţadelor reliefate (Aberdeen, Scoţia).

joră. Când microclimatul, amplasarea, protecţia şi vizibilitatea îşi unesc forţele, locul respectiv este ideal. Individul care se opreşte se gândeşte automat: „Aici e perfect, pot sta multă vreme".

Cum era de aşteptat, studiile din Stockholm au arătat o legătură clară între calitatea locurilor de stat din oraş şi gradul de utilizare a diverselor locaţii. Locurile de stat cu puţine de oferit erau rar folosite, ocupate în procent de 7-12%, în timp ce băncile care întruneau multe din criteriile de mai sus erau folosite intens, în procent de 61 până la 72%. Studiul, care a fost realizat în zile de vară cu vreme bună, a demonstrat de asemenea că băncile oraşului aveau un grad de ocupare relativ scăzut.

Există aproape întotdeauna un anumit număr de locuri vacante pe băncile publice, ori pentru că cineva tocmai s-a ridicat, ori pentru că oamenii stau la distanţe destul de mari, cu anumite grupuri şi persoane preferând să menţină o lungime de braţ între ei şi ceilalţi. Pentru cea mai populară bancă „cu vedere" la Sergelstorget în Stockholm, timpul de aşteptare în jurul prânzului pentru un loc vacant era de 22 de secunde. Cu toate acestea, în ciuda cererii pentru locuri bune, acestea aveau o rată de ocupare de numai 70%. Numărul de locuri vacante contribuie la o impresie de confort fizic şi psihic în cazul băncilor. Oamenii vor să stea aproape de alte persoane, dar nu prea aproape.[10]

locuri de stat primare şi secundare

Confortul locurilor de stat influenţează alegerea locaţiei şi lungimea şederii. O paletă variată şi satisfăcătoare poate fi stabilită la nivelul oraşului printr-o combinaţie de locuri primare – sau de bază – şi secundare. Primele sunt reprezentate de piese de mobilier cu spătar şi cotiere: bănci, scaune individuale şi scaune de cafenea. În toate aceste cazuri, spătarul şi cotierele contribuie la confort când oamenii petrec un timp mai îndelungat sau în cazul persoanelor în vârstă care au nevoie de sprijin când se aşază sau se ridică. Forma locurilor de stat are de asemenea un impact asupra confortului, desigur, la fel ca şi materialele, izolarea şi impermeabilitatea acestora.

locuri de stat potrivite sau nepotrivite

Copacii, băncile şi coşurile de gunoi uniform distribuite într-un scuar nu oferă nici locuri confortabile de stat, nici un mediu vizual plăcut (Cordoba, Spania).

Pe lângă locurile de stat primare, confortabile şi bine situate, sunt necesare adesea opţiuni secundare, locuri în care oamenii se pot odihni sau se pot uita în jur într-o manieră mai informală şi spontană. O mare varietate de obiecte pot fi folosite pentru stat jos: socluri, trepte, pietre, bolarzi, monumente, fântâni sau pavajul în sine. În zilele când locurile de stat sunt la mare cerere, opţiunile secundare reprezintă o contribuţie valoroasă. În plus, acestea au avantajul de a îndeplini o altă funcţiune zi de zi, precum treptele, soclurile, ghivecele şi aşa mai departe, dublându-se ca locuri de stat atunci când este nevoie.

În trecut, clădirile şi mobilierul urban erau de la sine proiectate cu intenţia de a reprezenta elemente frumoase în peisajul pietonal, precum şi de a oferi posibilităţi de relaxare. Veneţia are puţine bănci, dar o mulţime de alte elemente pe care se poate sta. „Întregul oraş este făcut pentru stat jos", relatează William H. Whyte despre Veneţia în filmul *The Social Life of Small Urban Spaces*.[11]

Stânga: amplasarea şi designul locurilor de stat sunt importante pentru încurajarea de a rămâne. Tuburile de oţel prezintă o soluţie mai problematică (Japonia).
Dreapta: această bancă la soare de-a lungul frontonului casei invită oamenii să ia loc (Spania).

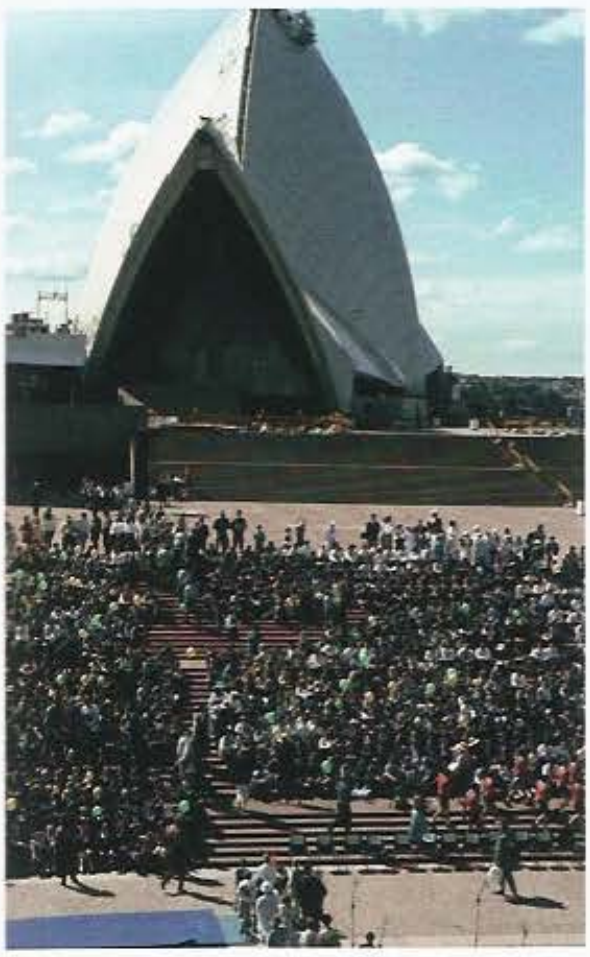
cine stă şi unde?

În general, copiii şi tinerii pot sta oriunde şi pe orice. Confortul, climatul şi materialele nu joacă un rol important. Aceste două grupuri domină în mod natural opţiunile de stat secundare. Adulţii şi cei în vârstă au nevoie de mai mult confort şi sunt mult mai meticuloşi cu privire la alegerea locului de stat. Mobilierul urban confortabil, de preferinţă cu spătar şi braţe, realizat dintr-un material adecvat, este de multe ori decisiv pentru ca aceste grupuri să stea jos în spaţiul urban şi să petreacă ceva timp acolo. Dacă se urmăreşte ca ideea de spaţiu public să aibă o semnificaţie pentru toată lumea, este important ca şi persoanele în vârstă să beneficieze de locuri confortabile. Tinerii găsesc întotdeauna o soluţie.

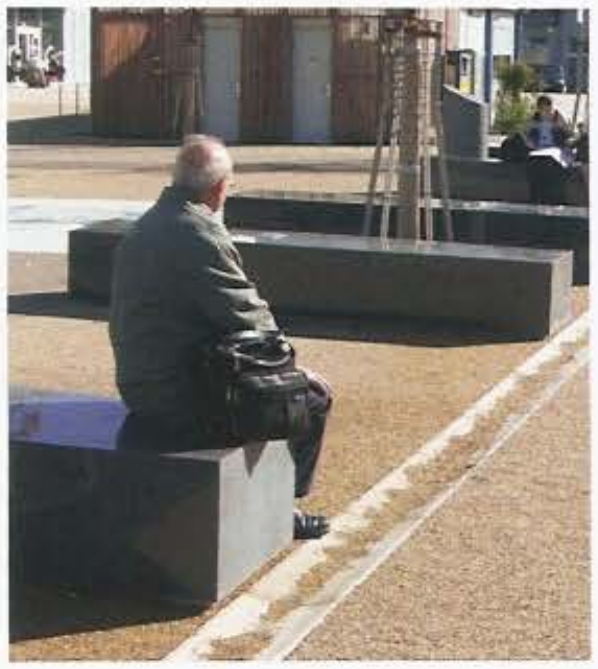
spatele drept şi şezutul rece

S-a menţionat mai devreme că activităţile staţionare îndelungate contribuie la vitalitatea oraşelor. Amploarea şi durata acestora sunt adesea cruciale pentru viaţa urbană. Crearea unor oraşe viabile din punct de vedere social necesită opţiuni de stat pentru toate vârstele.
Aici ne confruntăm cu un alt domeniu important în care practica arhi-

Spaţiul urban de calitate trebuie să ofere locuri primare sub formă de bănci şi scaune, precum şi opţiuni secundare: scări, socluri, monumente etc. (sculptură pe care se poate sta în Copenhaga, mobilier în HafenCity, Hamburg şi amenajări pentru stat în faţa Operei din Sydney).



spatele drept şi şezutul rece



Mulți designeri și arhitecți au o înclinație pentru bănci prismatice de piatră plasate decorativ în fața clădirilor. Utilizatorii însă nu le împărtășesc afecțiunea pentru acest gen de mobilier incomod.

Atunci când amplasăm bănci incomode în mijlocul spațiului urban, este o idee bună să includem și niște utilizatori de bronz stând pe ele ca să ne asigurăm că le folosește cineva (Hasselt, Belgia).

tecturală comună este în conflict cu principiile de la baza unui spațiu urban confortabil şi atractiv pentru staționări. Grija pentru vitalitatea urbană este adesea total absentă din considerentele asupra amplasării sau alegerii designului şi materialelor adecvate pentru locurile de stat. Băncile plutesc în derivă departe de margini, colțuri sau nişe, iar opțiunile secundare sunt de multe ori concepute ca plinte sau „sicrie", care se potrivesc cu structurile din jur, dar nu cu rolul pe care ar trebui să îl îndeplinească. Chiar dacă marmura şi granitul se mențin frumos în aer liber, aceste materiale reci sunt plăcute pentru şezut numai la sud de Barcelona şi, chiar şi acolo, numai pentru câteva luni ale anului. Iar fără un spătar nimeni nu rămâne aşezat prea mult timp.

scaune mobile

Aşa cum am menționat mai devreme, locurile de stat primare pot fi diferite tipuri de bănci, dar pot foarte bine să fie şi scaune mobile, cum ar fi cele din parcurile pariziene sau din Bryant Park în New York City. Acestea oferă flexibilitate utilizatorilor, care le pot deplasa pentru a profita de cele mai favorabile unghiuri ale sitului, de microclimat şi vizibilitate.

Libertatea de a muta scaunele după plac oferă posibilitatea valoroasă de a rearanja spațiul social în funcție de specificul situației.

Simplitatea cu care scaunele mobile pot fi stocate în funcție de vreme este un alt avantaj. Scaune goale lăsate afară, în scuaruri sau parcuri, în lunile reci evocă amintirea stațiunilor de pe litoral în afara sezonului.

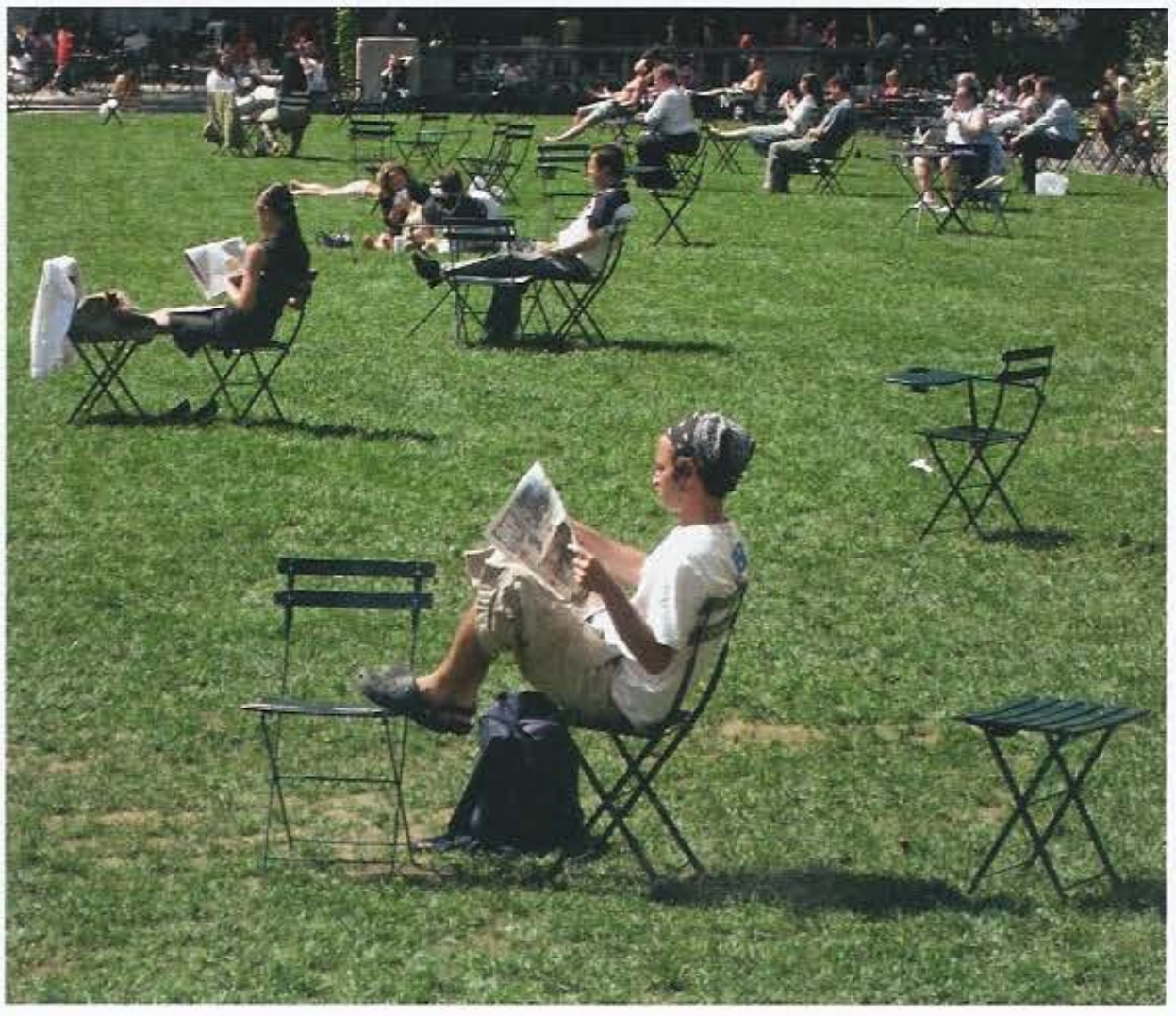
zonele de tranziție între spațiul public și privat

Până acum, am vorbit despre plăcerile oferite de băncile, scaunele și detaliile din dotare pentru toată lumea care folosește spațiul comun al orașului. Însă opțiunile semiprivate de-a lungul marginilor spațiului colectiv au de asemenea un impact asupra nivelului total de activitate. O serie de studii în centre urbane, pe străzi și în zone rezidențiale, arată că prezențele din balcoanele, terasele și grădinile care flanchează spațiul urban alcătuiesc de multe ori majoritatea activităților staționare.[12] Deloc surprinzător, zonele de margine accesibile și bine echipate pentru odihnă sunt utilizate mai mult decât toate celelalte alternative pentru repaos din oraș. Grupul de utilizatori este bine definit și opțiunea la îndemână.

cappuccino – o gustare și o explicație

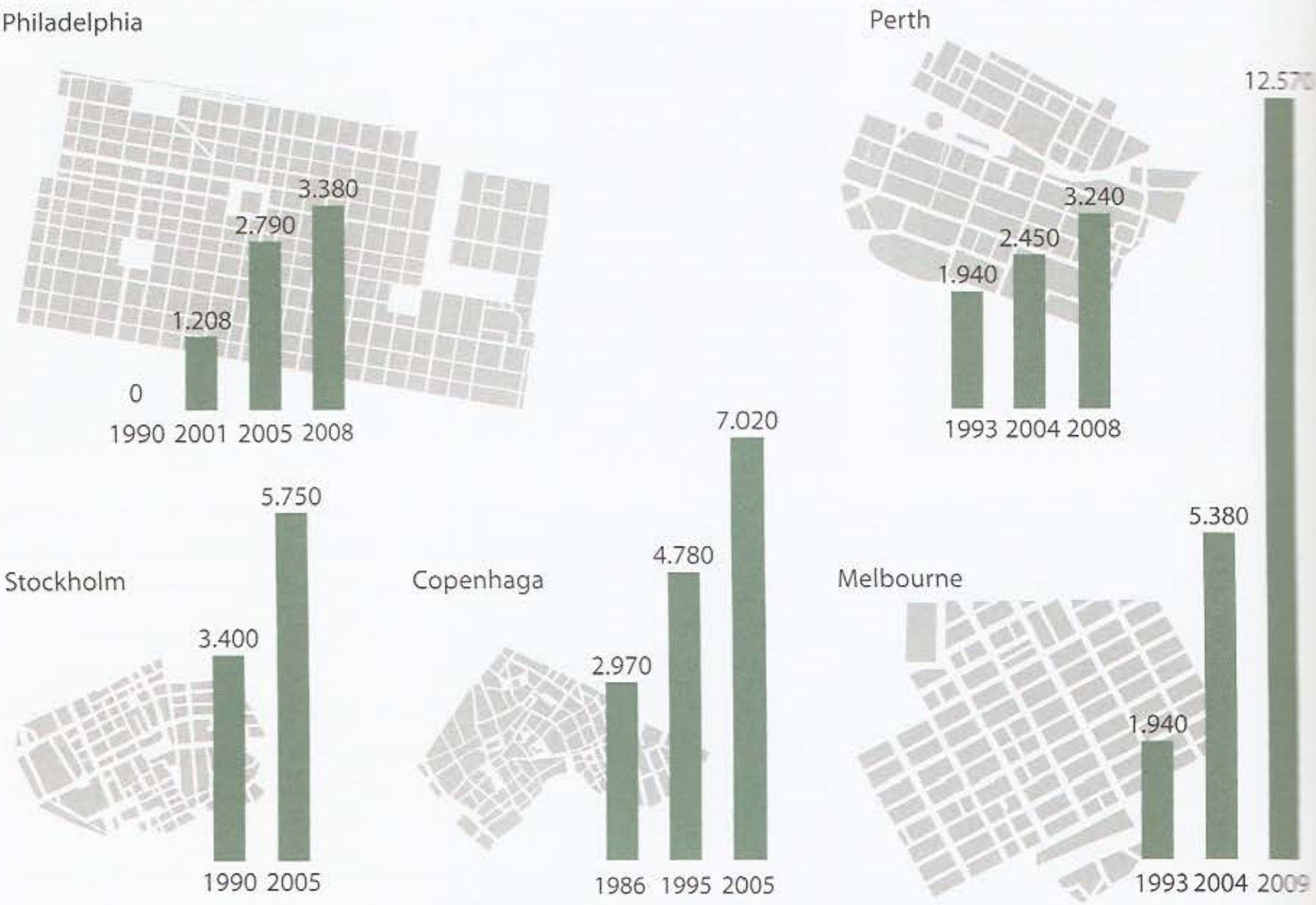
Între activitățile staționare care au loc în zonele de margine, cafenelele joacă un rol deosebit de important în peisajul orașului modern. Pe parcursul ultimelor două sau trei decenii, serviciul în aer liber s-a răspândit pe scară largă în spațiul urban.

Pe vremuri, cafenelele erau apanajul climei și culturii mediteraneene; cu timpul însă ideea a prins în toate orașele lumii dezvoltate. Pe măsură ce populația urbană a devenit mai prosperă și cu mai mult timp la dispoziție, serviciul în aer liber s-a extins treptat din Finlanda în Noua Zeelandă, din Japonia până în Alaska. Turiștii care au gustat din plăcerea



Scaunele care pot fi mutate oferă opțiuni confortabile și flexibile de stat (Piața Primăriei, Melbourne, Australia și Bryant Park, New York City).

cappucino ca gustare – şi ca scuză



Creşterea dramatică a numărului de scaune de cafenea din spaţiul urban este un fenomen la nivel mondial. Acesta reflectă nevoia pentru noi moduri de utilizare a oraşului. Ceştile de cafea de pe mese reprezintă un întăritor, dar şi o scuză convenabilă de a sta în oraş, pentru un timp îndelungat. [13]

de a sta afară la o cafea în locurile vizitate au adus acasă conceptul culturii de cafenea. Întrucât oraşele au fost dominate mult timp de activităţile necesare, terasele au readus agrementul în peisaj cu înverşunare. Acum, oamenii au timpul şi resursele pentru a se bucura de viaţa urbană dintr-un scaun de cafenea.

Cu 20 sau 30 de ani în urmă, multe oraşe, între care Copenhaga şi Melbourne, au fost considerate ca scoase din cursa pentru cafenelele în aer liber din cauza climei. Fiecare oraş are astăzi mai mult de 7.000 de scaune de cafenea în centru, iar numărul de luni în care terasele oferă servicii în aer liber a crescut până la opt, zece sau chiar doisprezece pe an, „sezonul" extinzându-se de la an la an.[14]

Popularitatea şederilor prelungite la cafenele scoate în evidenţă atractivitatea combinaţiei oferite: scaune confortabile şi o bună vizibilitate către trecători. Adevărata justificare a atracţiei cafenelelor este tocmai viaţa de pe trotuar. Posibilitatea de odihnă şi a unei băuturi reconfortante reprezintă un plus. Cafeaua este, probabil, motivul aparent pentru care cineva se aşază la o terasă, dar este şi scuza pentru a urmări viaţa oraşului. Numeroasele vizite la cafenea sunt motivate de obicei de o combinaţie a mai multor elemente de atracţie. Aceasta explică şi de ce durata şederii este mult mai lungă decât timpul necesar pentru a ter-

mina o ceaşcă de cafea. Activitatea reală este recreerea în timpul liber şi plăcerea de a fi în spaţiul urban.

În zilele de demult, oamenii petreceau ore întregi în oraş cu treburi, reuşind în acest timp să-şi satisfacă nevoile practice şi sociale. Mersul pe jos şi prezenţa în oraş făceau parte integrantă din activitatea de zi cu zi.

Astăzi, aproape că nu mai există motive absolut necesare pentru a sta o perioadă semnificativă în spaţiul urban, cu toate deliciile şi plăcerile asociate. În aceste condiţii, terasele şi ceştile lor de cafea oferă o destinaţie şi un pretext pentru a reveni la obiceiul de a petrece ore întregi în oraş.

un oraş reuşit este ca o petrecere reuşită: oamenii rămân pentru că se simt bine

Într-o secţiune anterioară s-a arătat cum vitalitatea oraşului este un produs al numărului şi duratei activităţilor din spaţiul urban; s-a arătat de asemenea că activităţile staţionare şi durata lor sunt factori cheie în acest sens. Pe de altă parte, numeroase prezenţe, dar de scurtă durată nu contribuie mult la viaţa urbană.

Încurajarea oamenilor să meargă pe jos şi cu bicicleta prin oraş este un început, dar nu este în niciun caz suficient. La aceasta trebuie să se adauge posibilitatea de a sta jos şi a petrece timp în spaţiul public. Activităţile staţionare sunt cheia unui oraş plin de viaţă, dar şi cheia pentru oraşe cu adevărat încântătoare. Oamenii stau acolo unde locul este frumos, plăcut şi cu rost. Un oraş reuşit se aseamănă cu o petrecere reuşită: oamenii rămân pentru că se simt bine.

În ultimii ani, cultura de cafenea s-a răspândit rapid, chiar şi în regiunile în care ideea ar fi fost de neconceput cu câţiva ani în urmă (după-amiază de vară, Reykjavik, Islanda).

4.4
Orașe făcute pentru interacțiuni

a vedea, a auzi și a vorbi – o premisă de bază

Un oraș făcut pentru interacțiunea dintre oameni este practic un loc care facilitează trei activități umane de bază: văzul, auzul și conversația. Întâlnirile din spațiul urban au loc la mai multe niveluri. Contactele pasive, prilejul de a vedea și auzi viața orașului reprezintă tipologii modeste de contact, fără obligații. A vedea și a fi văzut este forma cea mai simplă și mai răspândită de interacțiune între oameni.

Comparativ cu numărul de contacte vizuale și auditive, interacțiunile mai complexe alcătuiesc un grup mai mic, dar versatil. Există întâlniri planificate sau spontane, întâlniri neașteptate, saluturi, schimburi verbale și conversații cu cunoștințe întâlnite la plimbare. Oamenii cer indicații și li se arată pe unde s-o apuce. Apoi sunt conversațiile cu prietenii sau familia, în timpul plimbărilor prin oraș. Există conversații pe bănci, în stațiile de autobuz și, desigur, cu persoana de lângă, atunci când se ivește ocazia sau se întâmplă ceva neașteptat. Există evenimente de vizionat, muzicieni de ascultat și mari evenimente publice, cum ar fi paradele, petrecerile de stradă și demonstrațiile, de privit sau de susținut participând activ. În diferite combinații, posibilitatea de a vedea, auzi și vorbi este o premisă de bază pentru comunicarea între oameni în spațiul urban.

o vedere bună este esențială

Urmărirea vieții orașului reprezintă una dintre cele mai importante și mai populare atracții urbane. „Uitatul la lume" este o activitate universală care are loc în mod constant fie că mergem pe jos, stăm în picioare sau stăm jos. Gradul de utilizare al băncilor și altor locuri de stat crește dacă acestea oferă o vedere bună către alți oameni. Vederea altor atracții, de exemplu apă, copaci, plante, fântâni, arhitectură ar trebui să facă parte din lucrurile luate în considerare în planificărea urbană. Perspectiva devine mai captivantă când se combină mai multe elemente de interes. Cântărirea atentă a perspectivelor trebuie să facă parte din eforturile pentru un oraș de mai bună calitate.

linii nestingherite de vizibilitate, vă rugăm

Deoarece vizibilitatea bună către atracțiile orașului este vitală, liniile câmpului optic trebuie să fie tratate la fel de atent ca perspectivele propriu-zise. În multe orașe, mașinile și autobuzele parcate, clădirile prost amplasate și elementele peisagere limitează frecvent vizibilitatea.

O altă problemă este vizibilitatea de la ferestre și balcoane. Aici, vederea este adesea blocată de bare orizontale amplasate necugetat exact în dreptul ochilor, astfel încât pentru oamenii dinăuntru este imposibil

să aibă o vedere nerestricționată. Balustradele masive ale balcoanelor și gardurile teraselor blochează de multe ori posibilitatea de a urmări viața de pe stradă sau din parc din interiorul locuințelor. Pentru arhitect, secretul este să analizeze cum se vede din casă atunci când proiectează detaliile, asigurându-se în același timp că viața privată nu este invadată din afară în mod nejustificat.

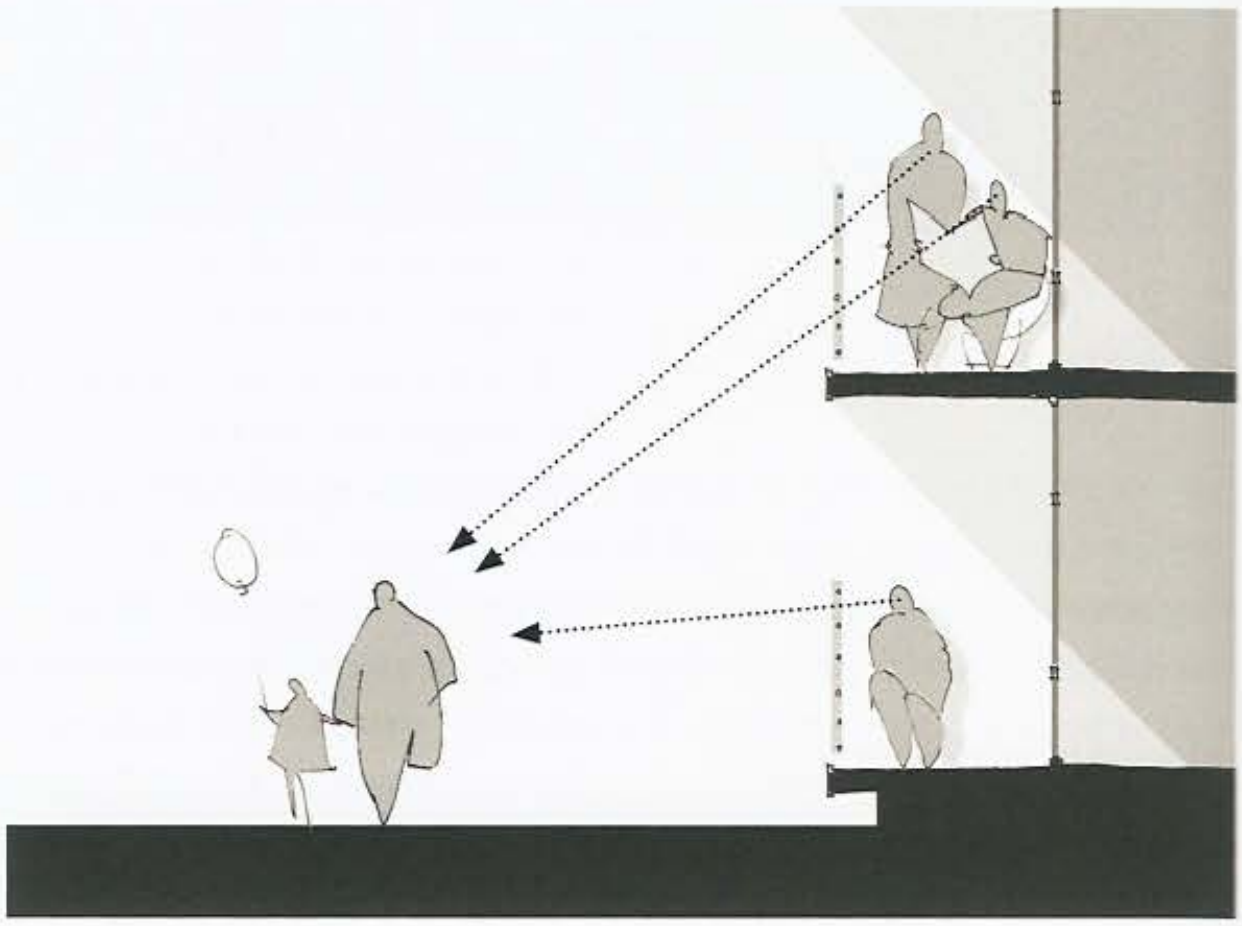
Este, de asemenea, important să se studieze liniile de vizibilitate pentru persoanele care stau în picioare, stau jos și pentru copii; toate aceste considerente trebuie să facă parte din procesul de a desena o secțiune.

contactul vizual – între interior și exterior

Importanța contactului vizual între interior și exterior la nivelul străzii a fost descris într-o secțiune anterioară. Contactul vizual între oamenii din clădiri, în special cei de la parter, și spațiul public din față este important pentru experiența și posibilitățile de contact ale tuturor celor implicați.

Din nou, planificarea atentă este esențială, cântărind considerația pentru experiențe și contacte împotriva considerației pentru protejarea sferei private. Magazinele și birourile pot adesea să funcționeze cu un grad ridicat de accesibilitate vizuală. Magazinele Apple din marile orașe, total transparente, demonstrează cum viața dinăuntru devine o parte din activitatea orașului. În schimb, multe alte unități comerciale, în special supermarketuri, se izolează de viața urbană, se închid ermetic, cu ziduri de cărămidă, sticlă colorată sau postere publicitare, contribuind astfel la sărăcirea experienței urbane. Un alt caz nefericit este utilizarea jaluzelelor masive la ferestrele magazinelor în afara orelor de program. Acestea fac ca străzile să inspire mai multă nesiguranță și să fie mult mai puțin interesante de parcurs pe jos seara și în week-end, pentru că nu există nimic de văzut de-a lungul acestor fațade închise.

Contactul vizual între exterior și interior îmbogățește experiența – în ambele direcții.



Este important ca liniile de vizibilitate între interior şi exterior să fie luate în considerare, astfel încât oamenii să poată vedea şi din picioare şi aşezați. Trebuie asigurat un spectru larg de experienţe vizuale fără a compromite domeniul privat.

Balustradele balcoanelor din complexele rezidenţiale proiectate de Ralph Erskine sunt de obicei gândite pentru a oferi o imagine bună în jos (Ekerö, Stockholm, Suedia).

A lucra cu atenţie la liniile de vizibilitate asigură un bun contact vizual între exterior şi interior în acest complex rezidenţial (Parcul Sibelius, Copenhaga; vezi şi pagina 102).

Vitrinele obturate de-a lungul străzilor oraşului previn contactul vizual vital între exterior şi interior. Străzile au prea puţin de oferit pietonilor, iar la aceasta se adaugă sentimentul de insecuritate pe timp de noapte.

Dreapta sus: faţade închise de-a lungul străzilor pietonale importante din Londra, Anglia şi faţade deschise în Melbourne, Australia, unde o politică vizionară asigură partere active în noile zonele construite.

Răspunsul la aceste probleme este de multe ori o politică urbană pentru a asigura partere active, plăcute la vedere. Melbourne este un bun exemplu, cu 60% din faţadele clădirilor noi de-a lungul străzilor principale deschise şi primitoare. Multe oraşe au pus în aplicare iniţiative similare pentru partere, cu rezultate bune.

În cazul locuinţelor, sunt folosite multe tipuri de paravane parţiale pentru a face posibil contactul vizual, asigurându-se în acelaşi timp că cei din afară nu se pot uita înăuntru. Protecţia poate face uz de filtre sau elemente peisagere sau poate fi realizată prin rezervarea unei distanţe adecvate între trecători şi ferestre prin plasarea strategică a unor scări, grădini sau jardiniere. Sau problema poate fi rezolvată elegant prin diferenţe de nivel, cu locuinţele private la câteva trepte mai sus de nivelul străzii. Aceste soluţii oferă o vedere bună către afară, în timp ce nimeni nu poate vedea înăuntru.

a auzi şi a vorbi

Posibilitatea de a auzi şi a vorbi este o calitate importantă în spaţiul public; cu toate acestea, a fost treptat pierdută din vedere pe măsură ce nivelul de zgomot al traficului auto a crescut în oraşe. Opţiunea de a purta o conversaţie în spaţiul urban, cândva considerată de la sine înţeleasă, a devenit din ce în ce mai dificilă.

Una dintre problemele majore legate de calitate, pe străzile oraşului modern, este un nivel de zgomot ridicat şi fluctuant, care contracarează conversaţiile obişnuite.

În oraşele pietonale cum ar fi Veneţia nivelul de zgomot este de obicei sub 60 dB. Aici este uşor de purtat o conversaţie chiar şi de la mari distanţe.

O plimbare prin Veneţia pietonală şi străzile pline de trafic din Londra, Tokio sau Bangkok ilustrează schimbările dramatice care au intervenit în peisajul sonor al oraşelor. Aceste excursii ilustrează, de asemenea, calităţile care s-au pierdut în acest proces.

Liniştea este frapantă din momentul în care ieşi pe scara din faţa gării din Veneţia. Dintr-o dată se pot auzi voci, paşi, păsări şi muzică. Pretutindeni în Veneţia se poate vorbi liniştit şi în mod plăcut cu alţii. În acelaşi timp, se aud râsete, frânturi de conversaţie, cântece răzbătând de la ferestrele deschise şi multe alte sunete ale vieţii oraşului. Atât posibilitatea de a avea o conversaţie, cât şi sunetul activităţilor umane sunt calităţi importante.

Mersul pe străzile cu trafic este o experienţă complet diferită. Zgomotul automobilelor, motocicletelor şi mai ales al autobuzelor şi camioanelor se reflectă în faţadele clădirilor, creând un nivel continuu şi ridicat de zgomot care face aproape imposibilă comunicarea cu alţii. Cuvintele sunt strigate cu dificultate de la persoană la persoană, vorbitorii trebuie să ţipe, distanţa conversaţiei trebuie redusă la minimul absolut şi, adesea, asistată de citirea pe buze. În afara faptului că orice tip de co-

municare semnificativă între oameni devine fără rost, nivelul de zgomot extrem este, de asemenea, un factor de stres permanent. Treptat, cei care folosesc aceste străzi se obişnuiesc atât de mult cu zgomotul încât nu mai realizează cât de mult s-a înrăutăţit situaţia. Cu palma pe o ureche, oamenii reuşesc să continue să ţipe la telefonul mobil.

În aceste oraşe dominate de zgomot, parcurile, străzile fără trafic şi scuarurile sunt spaţiile în care este încă posibil să auzi ceva. Dintr-o dată, devine din nou posibil să asculţi sunetul activităţii umane. Muzicienii şi artiştii de stradă se înghesuie destul de strâns de-a lungul pietonalelor: munca lor n-ar avea sens nicăieri altundeva în oraş.

Printre cele mai importante argumente pentru reducerea traficului auto, sau cel puţin pentru reducerea vitezei de circulaţie, este faptul că aceasta ar contribui semnificativ la reducerea nivelului de zgomot, iar comunicarea între oameni ar deveni din nou posibilă.

comunicarea şi nivelul de zgomot

Un zgomot de fond de 60 de decibeli (dB) este considerat limita superioară dacă se doreşte ca oamenii să poată purta o conversaţie normală, de la o distanţă obişnuită.

Fiecare creştere în incremente de opt dB duce la impresia că nivelul de zgomot s-a dublat. Cu alte cuvinte, urechea umană aude 68 dB de două ori mai tare decât 60 dB, 76 dB sunt percepuţi ca de patru ori nivelul de zgomot de 60 dB.[15]

Şcoala de Arhitectură din cadrul Royal Danish Academy of Fine Arts a efectuat un studiu în Burano, o mică enclavă pietonală în Laguna Veneţiană, şi pe o stradă cu trafic auto din Copenhaga, arătând legătura dintre comunicare şi nivelul de zgomot în mediul pietonal şi cel cu trafic.[16] În Burano, nivelul mediu de zgomot pe o stradă secundară şi pe strada principală a oraşului a fost măsurat la 52 dB, respectiv 63 dB. Astfel, zgomotul de fond din strada principală este aproximativ de două ori mai tare decât în strada secundară. În ambele străzi nivelul de zgomot era aproximativ constant.

Atât în spaţiul cu 52 dB, cât şi în cel cu 63 dB se poate purta o conversaţie plăcută şi, adesea, de la o distanţă considerabilă. Conversaţiile sunt relativ netulburate peste canale sau între oamenii de pe stradă şi cei de la etajele clădirilor.

Pe strada auto din Copenhaga, zgomotul de fond era de 72 dB la o intensitate de trafic obişnuită, iar la trecerea autobuzelor şi a camioanelor nivelul de zgomot varia semnificativ, ajungând până la 84 dB. 72 dB reprezintă un nivel de zgomot care este de între trei şi patru ori mai mare decât zgomotul de fond pe străzile pietonale. Pe această arteră au loc foarte puţine conversaţii, de obicei limitate la un schimb de doar câteva cuvinte în perioadele în care nu trec vehiculele zgomotoase.
Nivelurile de 60-65 dB pot fi întâlnite în multe spaţii pietonale cu activitate umană moderată, fiind date de suma zgomotelor de paşi, conversaţii, copii la joacă, rezonanţa de la faţadele clădirilor şi aşa mai departe.

Mobilierul urban poate face conversațiile dificile sau chiar imposibile. La polul opus, poate fi conceput pentru a oferi o multitudine de oportunități de conversație – după dorință sau necesitate.

În legătură cu viața urbană, studiile efectuate în Londra în 2004, în Sydney în 2007 şi în New York în 2008 au măsurat zgomote de fond cu magnitudinea de 72-75 dB pe străzile din centrul oraşelor.[17]

În toate cele trei oraşe s-au notat dificultăți în purtarea unei conversații. În special în Londra, combinația de străzi relativ înguste, clădiri înalte şi motoarele diesel deosebit de zgomotoase ale autobuzelor produce un climat sonor care împiedică formele obişnuite de conversație în multe părți ale oraşului.

peisaje de conversație

Mobilierul oraşului poate avea o contribuție valoroasă la interacțiunile în spațiul urban. Băncile lungi, egale, unde oamenii stau umăr la umăr sunt adecvate pentru menținerea distanței de o „lungime de braț" față de alte persoane.

Dar dacă băncile sunt bune pentru păstrarea distanței personale, nu sunt la fel de potrivite pentru comunicare. Desigur că se poate întoarce capul pentru a începe o conversație, dar în cazul în care este vorba de un grup, de exemplu o familie cu copii sau câțiva prieteni care vor să stea de vorbă, un rând de bănci nu ajută foarte mult. O soluție mult mai bună este gruparea băncilor într-un „peisaj de conversație".

Arhitectul Ralph Erskine (1914-2005) a folosit sistematic această abordare în toate proiectele sale amplasând două bănci la un unghi, cu o mică masă în față astfel încât persoanele să poată vorbi şi să poată folosi şi masa. Băncile erau orientate într-un unghi relativ obtuz, pentru a da utilizatorilor posibilitatea de a alege dacă vor să fie împreună sau singuri, creând condiții pentru conversație.

Peisaje de conversație cu adevărat interesante se găsesc în locurile echipate cu scaune mobile, care de ani de zile au constituit una dintre cele mai mari atracții urbane. De la parcurile pariziene, ideea s-a răspândit în multe spații publice, vechi şi noi.

Deloc surprinzător, plintele plate fără spătar sau orice alt tip de circumstanțe atenuante sunt la coada listei de opțiuni de conversație.

Poate fi cu adevărat frustrant pentru o familie să încerce să aibă o experiență colectivă în aceste locuri de stat ca nişte cutii, care, pentru a înrăutăți lucrurile, sunt aproape întotdeauna situate în mijlocul spațiilor, departe de orice fațade care să le adăpostească.

Arhitectul trebuie să fi considerat că plintele se potrivesc cu arhitectura, dar mai mult ca sigur acestea sunt inutile pentru orice fel de interacțiune urbană.

reuniuni muzicale

Oraşul este, de asemenea, un loc de întâlnire pentru muzică, spectacole, pentru exprimarea diverselor talente, de la băiatul care înregistrează trupa Armatei Salvării până la parada zgomotoasă a gărzilor reginei prin oraş. Toate aceste activități sunt colorate şi reprezintă interacțiuni importante în spațiul urban.

Spațiul urban a servit ca loc de întâlnire pentru oameni de mii de ani, iar această funcțiune este încă una dintre cele mai importante și mai apreciate.

Aici aş avea o confesiune şi câteva experienţe personale pe care aş dori să le împărtăşesc. Timp de 30 de ani am cântat la trombon într-o trupă de jazz la petreceri de stradă, carnavaluri, inaugurări ale staţiilor de metrou şi concerte gospel. Este fascinant să cânţi în diverse locuri în oraş şi să descoperi cât de dependentă este muzica de spaţiu şi loc. O mare peluză cu gazon în parc absoarbe majoritatea sunetelor, în timp ce vântul le risipeşte pe restul în toate direcţiile, cu un rezultat dezamăgitor. În schimb, în scuaruri sau în străzile înguste din centrul vechi, muzica dintr-o dată prinde aripi – în special în cazul în care spaţiul este dimensionat în conformitate cu simţurile umane. Aici rezultatul poate fi un veritabil eveniment muzical!

reuniuni democratice la toate nivelurile

Oraşul ca loc de întâlnire este, de asemenea, o chestiune de schimburi democratice, cu oameni care au acces liber la exprimarea fericirii, tristeţii, entuziasmului sau furiei, la petreceri de stradă, demonstraţii, parade sau întâlniri. Împreună cu numeroasele întâlniri faţă în faţă, de zi cu zi, cu concetăţenii lor, aceste manifestări comune sunt o condiţie prealabilă importantă pentru democraţie.

Marşurile silenţioase de protest pe străzile din Leipzig, Germania în 1989 au constituit începutul sfârşitului Războiului Rece. Marşurile din fiecare zi de luni ale studenţilor din Belgrad, în 1996 şi 1997, au fost o premisă importantă pentru restabilirea democraţiei în Serbia. Protestul mut al mamelor împotriva dictaturii militare din Argentina, în fiecare joi între 1977-2007 în May Square din Buenos Aires, este un alt exemplu despre cum întâlniri curajoase şi semnificative în spaţiul public au conturat un viitor mai bun pentru oameni.

Istoria lumii este plină de exemple similare, care subliniază importanţa spaţiului urban ca loc de întâlnire pe mai multe niveluri, de la conversaţii liniştite la demonstraţii de impact.

4.5 Auto-exprimare, joacă şi sport

timpuri noi – activităţi noi

Încurajarea oamenilor să se exprime, să se joace şi să facă sport în spaţiul urban reprezintă un subiect important legat de crearea oraşelor pline de viaţă şi sănătoase. Tema oraşelor sănătoase este relativ nouă şi reflectă modificările apărute în societate.

oraşul ca loc de joacă

Jocurile copiilor au fost întotdeauna o parte integrantă a vieţii urbane. În trecut, copiii se jucau pe lângă adulţii care munceau şi-şi vedeau de treburi.

Veneţia nu dispune practic de niciun loc de joacă amenajat: oraşul în sine reprezintă locul de joacă. Copiii se caţără pe monumente şi scări, se joacă de-a lungul canalelor, iar dacă nu au tovarăş de joacă, pot oricând să paseze mingea de fotbal unui trecător. Dacă unul din ei trimite mingea în mijlocul unui flux de pietoni, va exista mereu cel puţin o persoană care va încerca un joc de picioare şi o pasă înapoi, iar joaca poate continua ore întregi.

Planificarea modernistă a gândit locuri de joacă dedicate: „Vă rugăm să vă jucaţi aici!" Conceptul de locuri speciale de joacă pentru copii prinde în majoritatea societăţilor occidentale pe drumul către specializare şi instituţionalizare, cu şcoli şi programe de după şcoală şi părinţi ocupaţi, care muncesc din greu.

mai multă energie şi creativitate

În timp ce părinţii devin din ce în ce mai ocupaţi la muncă, pe de altă parte au şi mai mult timp liber, iar privind dintr-o perspectivă mai largă, mult mai mult timp liber, de fapt. Aceasta generează nevoia şi energia pentru multe activităţi de relaxare şi de creaţie, care pot avea loc în spaţiul comun al oraşului. În societatea noastră s-a declanşat un amplu potenţial de creativitate: oamenii cântă, dansează, dau spectacole, fac exerciţii şi sport ca niciodată înainte în spaţiul public.

Numărul de festivaluri, petreceri de stradă, seri culturale, zile fără trafic auto, parade, petreceri pe malul apei, evenimente sportive este în creştere constantă şi acestea atrag tot mai mulţi oameni, care au timpul şi energia pentru a se exprima.

în formă – pentru mulţi ani

Numărul cetăţenilor în vârstă este în creştere accentuată. Aceştia reprezintă un nou grup cu nevoi specifice pentru infrastructura de mers pe jos. Au nevoie să fie activi fizic, să facă plimbări lungi, să încerce mersul nordic, să meargă mai mult cu bicicleta etc. Ideea este de a rămâne în formă de-a lungul întregii vieţi.

avem viață de interior – ne dorim aer proaspăt şi exerciții fizice

Pentru majoritatea oamenilor, viața s-a schimbat în ceea ce priveşte munca în sine, locul de muncă şi transportul. Astăzi, mare parte din procesul muncii este în primul rând staționar, birourile sunt adesea ventilate artificial, iar opțiunile de tranzit, de obicei, sunt şi ele limitate la statul jos într-o maşină sau în tren.

Aceasta este o schimbare istorică dramatică față de vremurile în care munca era solicitantă fizic şi efectuată afară sau în fața ferestrelor deschise, iar transportul era pe jos sau cu bicicleta.

Indiferent cât de mult îmbunătățim oraşele pentru a încuraja din nou oamenii să meargă mai mult pe jos şi cu bicicleta, vom avea mereu nevoie de piste şi alte facilități unde oamenii pot să-şi satisfacă nevoia de aer proaspăt şi de exercițiu sportiv.

locuri noi de joacă şi / sau oraşe de zi cu zi mai bune

În fața acestor noi provocări, există o tendință puternică de a ne concentra pe ceea ce este nou şi aparte. Echipamentele de joacă, diverse săli de sport, trasee de mers, piste pentru role şi parcuri tematice cu provocări fizice ambițioase sunt înființate pentru copii şi pasionații de sport.

Oraşele de calitate au opțiuni încorporate pentru joacă şi auto-exprimare. Soluțiile simple sunt adesea cele mai convingătoare.

Fix
Spaţiul, mobilierul şi amenajarea pot oferi un cadru funcţional pentru viaţa de zi cu zi în oraş. Cadrele fixe plăcute sunt o condiţie esenţială (Piazza del Campo, Siena, Italia).

Flexibil
Iniţiativele şi spaţiile pentru activităţile speciale ale oraşului, adesea sezoniere, sunt o necesitate faţă de cadrul de zi cu zi (festivalul sculpturii în gheaţă în Nuuk, Groenlanda).

Trecător
Spaţiul urban trebuie să facă loc pentru activităţile pe termen scurt, dar importante, cum ar fi muzica de stradă, gimnastica de dimineaţă, paradele, festivalurile şi focurile de artificii (Beijing, China).

La fel ca în cazul pietonilor şi bicicliştilor, trebuie să adresăm încurajări atente pentru ca aceste facilităţi să fie utilizate. Acestea promovează o viaţă sănătoasă şi aduc o contribuţie valoroasă la vitalitatea urbană.

Cu toate acestea, hai să ignorăm facilităţile spectaculoase pentru moment şi să ne concentrăm asupra obiectivului principal al acestei cărţi: asigurarea unor condiţii mai bune de mers pe jos şi cu bicicleta în oraşe, zi şi noapte, în fiecare zi a anului.

Un astfel de efort pentru a crea oraşe pietonale şi ciclabile înseamnă în mod evident şi condiţii mai bune pentru copii, opţiuni mai bune pentru persoanele în vârstă şi o încurajare fermă de a face mişcare în timpul activităţilor obişnuite de zi cu zi. Oportunităţile pentru activităţi culturale şi creative sunt de asemenea consolidate dacă „oraşul de zi cu zi" este adecvat activităţii şi prezenţei oamenilor.

Din acelaşi motiv, o bună politică urbană trebuie să se concentreze pe îmbunătăţirea spaţiilor obişnuite ale oraşului, pe integrarea în spaţiul de zi cu zi a provocărilor şi opţiunilor pentru copiii, pentru persoanele în vârstă şi entuziaştii mişcării în aer liber.

fix, flexibil şi trecător

Tocmai numeroasele noi provocări ale spaţiului urban, creativitatea şi entuziasmul din rândul locuitorilor, precum şi multele idei despre cum se pot asigura opţiuni pentru satisfacerea noilor nevoi ar putea tenta urbaniştii să înfiinţeze spaţii pentru grupe de vârstă şi activităţi specifice. Multe idei bune pot fi realizate prin instigarea construirii unor spaţii publice ample cu scopuri specifice. Apoi, facilităţile sunt gata, dacă are cineva timp sau interes să le folosească.

În locul unei abordări care pune accentul pe spaţii speciale pentru activităţi speciale, o politică urbană de calitate ar trebui să se bazeze pe principiul celor trei concepte: fix, flexibil şi trecător.

Elementul fix este spaţiul urban, cadrul fix de zi cu zi al vieţii oraşului. Elementul flexibil este reprezentat de facilităţile speciale temporare şi evenimentele care au loc în spaţiul urban pe parcursul anului: înot sau caiac în port pe timpul verii, patinoare iarna, piaţa de Crăciun, carnavalul anual, circul, festivaluri şi toate celelalte evenimente de acest tip. Apoi, elementul efemer este constituit de evenimentele minore din oraş: festivalurile pe malul apei, spectacole de artificii, concerte în pieţe, parcuri de divertisment etc. La sfârşitul listei de evenimente trecătoare, dar festive sunt muzicienii, teatrele şi petrecerile de stradă, serile de poezie, pentru a numi doar câteva.

Structura de bază trebuie să fie la locul ei (fixă) într-o politică de succes care ţinteşte să creeze oraşe pentru oameni. Oraşul trebuie să aibă un spaţiu bine proporţionat şi primitor, care să inspire toate tipurile de activităţi – flexibile şi trecătoare.

Iar în celelalte zile să fie doar un oraş minunat.

4.6
Locuri de calitate, nivel de detaliu

locuri de calitate şi la nivel de detaliu, vă rugăm!

Nu contează cât de mult efort se depune pentru adecvarea la climă, pentru iluminat, mobilier şi ceilalţi factori importanţi pentru calitatea oraşului la nivelul ochilor: totul este aproape în zadar dacă nu există şi un control atent al calităţii spaţiale, al proporţiilor şi dimensiunilor. Experienţa confortului şi a bunăstării în oraşe este strâns legată de modul în care structura şi spaţiul urban sunt în armonie cu corpul, cu simţurile umane, la dimensiunile corespunzătoare. Dacă nu se acordă atenţie scării umane, oraşului îi vor lipsi calităţile esenţiale.

acolo unde evenimentele vor să aibă loc

Importanţa locurilor de bună calitate a fost menţionată adesea în secţiunea anterioară. Evenimentele, schimburile şi conversaţiile au loc acolo unde există locuri confortabile, care încurajează petrecerea timpului stând jos sau în picioare. Trupa de jazz care a descoperit locuri excelente sau, dimpotrivă, teribile pentru cântat spune o poveste despre calităţile spaţiale şi acustice, uneori prezent, iar alteori nu.

De la oraş la un spaţiu urban definit şi tot aşa până la nivelul colţurilor şi cotloanelor, relaţiile şi dimensiunile spaţiale au o influenţă decisivă asupra experienţei noastre şi asupra dorinţei de a ne deplasa sau de a rămâne pe loc.

calitatea locurilor la nivel de oraş

Vizitând oraşe tradiţionale precum Hydra în Grecia sau Portofino în Italia, se poate observa că întreaga urbe este croită pe măsura corpului şi a simţurilor umane. Cu dimensiuni modeste şi cu un design semicircular în

Atunci când un oraş întreg răspunde scării umane şi simţurilor (promenadă în portul insulei Hydra, în Grecia).

Locuri ideale şi scara de detaliu (Ginzan Onsen, Yamagata în Japonia).

jurul golfului, aceste oraşe sunt dimensionate de simţurile noastre. De-a lungul portului, putem vedea spaţiul urban, toate activităţile care au loc acolo şi o mulţime de alte detalii. Experienţa este naturală, nimic nu este forţat.

calitatea locurilor în spaţiul urban

Se poate obţine un puternic sentiment de armonie în spaţiul urban, atât fizic, cât şi prin intermediul simţurilor. Ajunşi în Piazza del Campo din Siena sau Piazza Navona din Roma avem sentimentul atingerii unei destinaţii: „aici este, am ajuns". În 1889, în faimoasa sa trecere în revistă a calităţilor spaţiale ale oraşelor italiene vechi, Camilo Sitte descria importanţa dimensionării spaţiului urban pe măsura oamenilor şi funcţiunilor pe care le va servi, precum şi necesitatea unui spaţiu închis, unde linia de vizibilitate este blocată de faţadele înconjurătoare.[18] Dimensiunea spaţiilor este esenţială pentru crearea unui cadru potrivit pentru activităţile umane.

Un studiu al proporţiilor spaţiale în oraşele vechi dezvăluie acelaşi model, oraş după oraş. Străzile cu lăţimi de 3, 5, 8 sau 10 metri pot primi cu uşurinţă fluxuri de pietoni între 2.400 şi 7.800 de persoane pe oră. Pieţele, de multe ori, sunt aproape de dimensiunile magice de 40 x 80 metri, ceea ce înseamnă că oamenii pot vedea întreaga scenă, atât scuarul în sine, cât şi feţele celor prezenţi. Proporţii corespunzătoare pot fi găsite

adesea şi în staţiunile de vacanţă, în parcurile de distracţie şi în centrele comerciale, unde confortul vizitatorilor, precum şi dorinţa de a profita de fiecare metru pătrat determină dimensiunile finale ale spaţiului.

prea mare şi lipsit de viaţă – în multe oraşe noi

Situaţia stă cu totul altfel în zonele urbane noi, care de regulă sfârşesc cu multe spaţii prea mari şi amorfe. Clădirile mari şi numărul maşinilor în mişcare sau parcate pot oferi o scuză cu privire la dimensiunile excesive ale spaţiilor, dar scuza pentru cadrul pe care-l oferă activităţilor pietonale şi staţionare rămâne şubredă. Nu multe activităţi umane pot „avea loc" aici. Totul este prea mare şi prea rece.

adresând scara vitezei şi a deplasării lente separat

Cerinţele foarte diferite ale arhitecturii pentru 5 km/oră şi arhitecturii pentru 60 km/oră ar trebui să conducă în mod logic la tratarea acestor tipuri diferite de spaţiu în mod separat, sau, chiar mai bine, la concentrarea activităţilor în spaţiile atent articulate, astfel încât scara de detaliu să fie utilizată de-a lungul faţadelor, iar scara vitezei de-a lungul benzilor de trafic auto. În această privinţă, străzile cu prioritate pietonală oferă o oportunitate deosebită de a lucra cu arhitectura pentru 5 km/oră, astfel încât pietonii să se poată deplasa confortabil, permiţând în acelaşi timp accesul vehiculelor lente.

tratarea peisajul uman şi a clădirilor de mari dimensiuni în mod separat

Problema clădirilor moderne prea mari, amplasate mai mult sau mai puţin la întâmplare în peisajul urban, adesea ocupând trotuarul, a fost deja menţionată. În ceea ce priveşte calitatea locului şi dimensiunile modeste, strategia ar fi aceea de a construi un mediu atractiv şi coerent la nivelul ochilor şi de a gândi clădirile foarte mari deasupra acestui nivel.

O relaţie de succes între scara de detaliu şi cea puţin mai mare. Case-bărci în faţa unei zone rezidenţiale (Slusehol-men, Copenhaga, Danemarca).

Principiul spațiilor mai mici în cele mai mari creează de multe ori alvelole funcționale (arcade, bulevarde mărginite de pomi și tarabe în piață, în Guatemala, Spania și Singapore).

spații mai mici în cele mai mari

Principiul de crea alveole mici într-un spațiu mai mare este o altă metodă de a adapta dimesiunile mari la scara umană. În multe oraşe vechi se găsesc numeroase coloane şi arcade. Astfel, pietonii se pot deplasa printr-un spațiu mai intim, delimitat de colonade, în timp ce continuă să aibă o vedere de ansamblu a spațiului urban mai vast. Spații de dimensiuni mai reduse pot fi, de asemenea, create folosind alei sau rânduri de copaci. Un bun exemplu este Rambla din Barcelona, unde traseul pietonal principal este delimitat prin chioşcuri şi două rânduri de copaci umbroşi. Un alt exemplu sunt tarabele din piață sau umbrelele şi copertinele cafenelelor care fac ca spațiile urbane să pară mai mici şi mai prietenoase. Mobilierul şi bolarzii pot ajuta la rândul lor în configurarea unor subdiviziuni, cum este cazul perimetrului definit de borne în Piazza del Campo din Siena.

Folosind arbuşti şi umbrele, această cafenea încearcă să creeze un spaţiu la scară mai mică într-un spaţiu urban mult prea mare (St Pölten, Austria).

Mijloc stânga şi dreapta: atunci când toate dimensiunile sunt prea mari, este dificil şi adesea imposibil să facem scara umană să funcţioneze (Eurolille, Lille, Franţa).

În Ørestad, Copenhaga, Danemarca, scaune care pot fi mutate pentru a compensa lipsa scării de detaliu.

atunci când scara de detaliu trebuie paraşutată la final

Din păcate, noile oraşe sunt în continuare construite în conformitate cu principiile unei scări explodate. Sunt mult prea multe spaţii, mult prea mari, iar peisajul este, prin urmare, rece şi indiferent sau complet inutilizabil de către oameni.

Odată ce s-au produs daunele, de obicei este extrem de dificil să luăm măsuri eficiente pentru a remedia situaţia. Clădirile sunt deja construite, intrările sunt gata plasate, mobilierul urban livrat şi banii cheltuiţi înainte ca cineva să realizeze că anumite aspecte esenţiale lipsesc cu desăvârşire: calitatea locului şi scara umană. În asemenea situaţii, aceasta din urmă trebuie să fie literalmente paraşutată în spaţiul supradimensionat prin intermediul pergolelor, chioşcurilor, amenajărilor peisagere, grupurilor de copaci, copertinelor şi mobilierului, pentru a-i reduce dimensiunile. Trebuie depuse eforturi pentru a defini mici spaţii intime şi abordabile, unde oamenii se pot simţi bine. Este scump şi complicat, iar rezultatele departe de a fi la fel de bune ca în cazul în care calitatea şi scara umană ar fi fost parte din proiect de la început.

atât timp cât pisicile sunt fericite. . .

Chiar dacă s-au dat multe rateuri în proiectarea de ansamblu, se pot crea oricând locuri plăcute, la scară umană. Uneori, elementele simple pot face o diferenţă semnificativă. O bancă pe colţ, sub un copac. Un loc.

Unul dintre studenţii mei mi-a amintit cât de multe se pot învăţa de la pisici despre calitatea unui loc. Când iese pe uşă, o pisică se opreşte şi verifică minuţios împrejurimile, după care se îndreaptă cu precauţie către locul indiscutabil cel mai bun pentru a se cuibări acolo, într-o manieră aproape maiestuoasă.

Morala acestei poveşti este că „atunci când construim oraşe, trebuie să ne gândim mereu cum să mulţumim pisicile; în felul acesta suntem siguri că oamenii vor fi şi ei fericiţi."

Spaţii mici şi vehicule de mari dimensiuni (Hydra, Grecia).

4.7
Vreme bună la nivelul ochilor, vă rugăm!

macroclimat, climat local şi microclimat

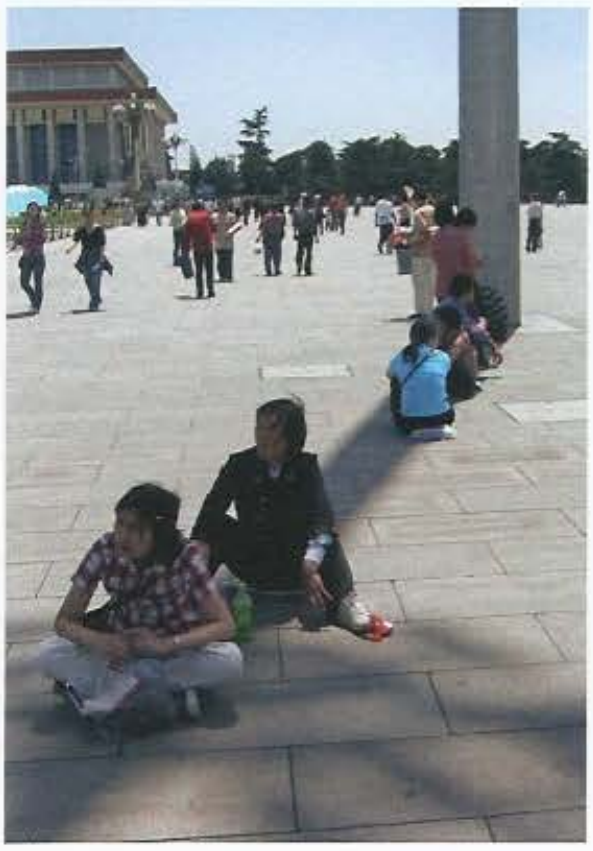
Puţine subiecte au o mai mare însemnătate pentru confortul şi bunăstarea în spaţiul urban decât climatul în care locuim, mergem pe jos sau cu bicicleta. Intervenţiile asupra climatului şi cele de protecţie pentru vreme se concentrează pe trei direcţii: macroclimat, climat local şi microclimat. Macroclimatul este climatul general regional. Climatul local este reprezentat de clima oraşelor şi a mediilor construite, moderat de topografie, peisaj şi clădiri. Microclimatul este climatul într-o zonă atmosferică locală. Acesta poate fi definit la dimensiunea unei străzi, a unui colţ sau unui cotlon sau în jurul unei bănci în spaţiul public.

vremea bună – unul dintre criteriile esenţiale

Vremea bună – sau cel puţin atât cât se poate, având în vedere locaţia şi anotimpul – este unul dintre criteriile esenţiale pentru ca oamenii să se poată mişca prin oraş.

Vremea este un subiect favorit de conversaţie pretutindeni. Cărţile poştale din întreaga lume înfăţişează poze cu ploi nesfârşite sau ceaţă deasă şi explicaţii precum „primăvara, vara, toamna şi iarna" în Dublin, Bergen, Auckland sau Seattle. Vederile sunt un semn al accentului pus mereu pe condiţiile meteorologice nefavorabile şi al preocupării legate de ele. Dar în majoritatea regiunilor, multe zile din an sunt de fapt destul de acceptabile. Există tendinţa de a uita acest lucru. Însă nimeni nu e în dubiu atunci când vremea este frumoasă, iar zâmbetele înfloresc peste tot.

Posibilitatea de a se bucura de vremea bună este o calitate urbană importantă (zi de vară, Reykjavik, Islanda).



Climatul şi confortul variază în funcţie de anotimpuri şi poziţia geografică. Soarele este o mare atracţie în regiunile temperate, în timp ce umbra este o calitate preţuită în zonele cu climă mai caldă (stânga sus: în Piaţa Tiananmen din Beijing, China, căutând umbră în Australia şi o zi de primăvară în Danemarca).

În Scandinavia, când soarele străluceşte şi vântul e potrivit, starea de spirit colectivă se îmbunătăţeşte şi oamenii se salută reciproc, cu comentarii despre vremea frumoasă. Nici nu pare să conteze dacă temperatura este de -10 C sau de +25 C. Dacă iese soarele şi vântul se potoleşte, în zonele nordice se cheamă că este o zi frumoasă.

La baza acestei satisfacţii generale stă faptul că prezenţa căldurii solare şi absenţa vântului rece face ca microclimatul să evolueze rapid către zona de confort în care oamenii sunt încurajaţi să stea în aer liber chiar şi în zilele reci. Schiorii pot lua pauze lungi pe partea însorită a cabanei sau a unei coline, la adăpost de vânt. Aerul este rece, dar temperatura simţită pe piele este plăcută.

zona de confort

Senzaţia de confort este influenţată de mai mulţi factori climatici: temperatura aerului, umiditatea, vântul şi căldura solară. Factorii personali,

Clădirile singulare şi înalte creează întotdeauna probleme în regiunile cu vânt puternic unde de regulă influenţează direcţia şi viteza vântului (vântul din spatele Monumentului Washington din Washington, DC).

Chiar şi în zilele de relativ calm, vântul în apropierea clădirilor înalte poate fi foarte neplăcut pentru pietoni (stradă în faţa unui turn, Copenhaga, Danemarca).

cum ar fi felul în care suntem îmbrăcaţi şi diferenţele fiziologice de bază joacă şi ele un rol. Stratul de grăsime şi sistemul circulator din corpul uman variază de la regiune la regiune, influenţând capacitatea de a menţine sau de a radia căldură. Aceste diferenţe înseamnă că şi zonele de confort variază geografic, deşi diferenţele sunt minore.

În cele ce urmează, discuţia pleacă de la condiţiile climatice şi caracteristicile culturale pentru Europa de Nord şi Centrală. Condiţii similare, de climă temperată, se găsesc şi în zone cu dimensiuni considerabile din America de Nord, Asia şi Australasia.

Dacă soarele este puternic, ne putem menţine senzaţia de confort fără haine groase. Dacă soarele este mai slab, avem nevoie de un pulover. Dacă rezultatul combinaţiei de căldură solară şi vânt răcoros este un microclimat rece, ne putem simţi în continuare confortabil dacă mergem, alergăm sau pedalăm. În Scandinavia, lunile de primăvară scot afară din casă mulţimi de copii dornici de jocuri active după o iarnă lungă şi în-

tunecoasă. Aceştia ţopăie, sar coarda, bat mingea sau merg cu rolele şi cu skateboardul. Într-un colţ însorit pot să stea şi pe loc destul de confortabil, dar în rest trebuie să se menţină în mişcare pentru a se încălzi.

vântul este o problemă serioasă în vecinătatea clădirilor înalte

În mod caracteristic, macro, respectiv microclimatul şi climatul local pot fi foarte diferite în anumite situaţii. Climatul local poate fi aproape plăcut în spaţiul oraşului şi în parcuri, dacă este protejat de vânt şi scăldat de soare, chiar şi atunci când zonele de câmpie din jur sunt măturate de rafale puternice şi reci.

În zonele cu climă temperată unde este important ca oamenilor să nu le fie frig, protecţia împotriva curenţilor reci ai vântului joacă un rol cheie pentru condiţiile climatice dintre clădiri. Vântul se desfăşoară liber în câmp deschis, dar viteza sa este redusă parţial de forţele de frecare cu terenul şi de elementele de peisaj ale teritoriului. Viteza se reduce şi mai mult în zonele cu mulţi copaci şi grupuri de clădiri joase. Această combinaţie conduce de multe ori la forţe de frecare atât de puternice încât vânturile reci şi rapide sunt deturnate deasupra clădirilor şi între ele abia dacă ajunge o rafală.

Frecarea de suprafaţa terenului este foarte importantă pentru reducerea curenţilor de aer; o suprafaţă netedă lasă vântul să se desfăşoare. În schimb, neregularităţile, de exemplu pădurile sau oraşele cu mulţi copaci şi clădiri joase, îl încetinesc dramatic şi reduc semnificativ procesul de răcire.

Cladirile înalte, de sine stătătoare, au exact efectul opus. Acestea captează curenţii rapizi de la 30-40 de metri deasupra solului, în timp ce o interacţiune complicată a joasei şi înaltei presiuni poate face ca viteza vântului la baza clădirilor înalte să fie de până la patru ori mai mare decât în peisajul din jur. Acest lucru face ca temperatura în jurul clădirilor înalte să fie considerabil mai redusă, afectând drastic condiţiile favorabile creşterii plantelor – şi oamenilor![19]

construind pentru climă

La scara clădirii, designul a fost în mod tradiţional adaptat condiţiilor climatice locale, pentru a reduce influenţele nedorite şi a valorifica aspectele bune.

În ţările cu soare puternic şi temperaturi ridicate, structura oraşului are străzi înguste, umbroase şi clădiri cu ziduri groase şi deschideri mici. Climatele mai reci necesită o strategie diferită. În Scandinavia, unde unghiul razelor soarelui este îngust, vânturile frecvente aduc aer cald din zona Oceanului Atlantic, iar acest lucru a făcut posibile viaţa şi cultivarea pământului în regiune.

Cele mai vechi oraşe din zonă s-au adaptat cu atenţie la unghiul razelor solare şi la vântul aproape constant. Clădirile, de obicei între două şi trei etaje, cu acoperişuri înclinate, sunt strâns grupate. Străzile, pieţele şi grădinile sunt mici, iar numeroşii copaci dintre clădiri oferă umbră şi adăpost. Acest model face ca vântul să se desfăşoare deasupra oraşelor,

Clădirile cu densitate joasă în oraşele vechi scandinave sunt funcţionale în climatul local. Vânturile reci sunt deturnate peste acoperişuri în timp ce soarele încălzeşte pereţii şi pavajele. Aceste condiţii creează iluzia unui climat de la sute de kilometri mai la sud (Gudhjem, Danemarca).

Clădirile înalte, singulare intensifică vântul şi creează turbulenţe de-a lungul solului. Între clădiri este frig şi vânt şi sunt necesare garduri pentru a împiedica nisipul să zboare. Climatul la nivelul ochilor pare să se fi deplasat câteva sute de kilometri mai la nord (zona rezidenţială cu clădiri înalte, Landskrona, Suedia).

rar ajungând la străzi şi grădini. Clădirile joase şi acoperişurile înclinate permit razelor soarelui să pătrundă între ele, încălzind zidăria şi trotuarele pavate cu pietre, astfel încât microclimatul în micile spaţii urbane este considerabil mai bun decât cel din peisajul înconjurător.

În aceste oraşe este ca şi cum climatul local a migrat 1.000 de kilometri la sud, iar vegetaţia poate include smochini, viţă-de-vie şi palmieri, care nu se dezvoltă de regulă atât de departe la nord. Numărul anual de ore care pot fi confortabil petrecute în aer liber este de obicei de două ori mai mare în aceste medii, construite în mod tradiţional, decât în restul regiunii.[20]

Aşa cum s-a arătat anterior, petrecerea timpului în aer liber înseamnă oraşe pline de viaţă. În vechile oraşe scandinave, condiţiile optime pentru viaţa în aer liber au fost create tocmai pentru că s-a dat atenţie climatului local.

construind împotriva climei

Având în vedere rolul cheie al climei în determinarea calității și confortului orașului, este extrem de regretabil faptul că cea mai mare parte a planificării urbane nu face niciun efort să asigure prin metode naturale climatul ideal în spațiul urban.

În multe regiuni calde, sisteme extinse de drumuri, parcări asfaltate și acoperișuri care absorb căldura ridică temperatura până la niveluri inacceptabile, în timp ce copacii, peluzele, acoperișurile verzi și pavajele poroase ar putea s-o scadă. În același timp, turnuri după turnuri sunt construite în regiunile reci, cu vânt puternic, crescând viteza curenților de aer și generând frig în jurul clădirilor astfel încât statul afară devine practic imposibil.

umbrele în Veneția, Amsterdam și Rotterdam

Vântul dinspre mare este o caracteristică constantă în țările europene de-a lungul coastei Oceanului Atlantic și Mării Nordului – și anume Irlanda, Anglia, Scoția, Islanda, vestul Norvegiei și Danemarca, precum și coasta franceză și cea olandeză de-a lungul Canalului Englez. În celelalte regiuni europene nu este prezent în aceeași măsură.

În Veneția, pietonii folosesc umbrelele pentru protecția împotriva ploii, care cade de obicei pe verticală. În Rotterdam, reconstruit după al Doilea Război Mondial, centrul orașului este dominat de turnuri și climatul local reacționează în consecință. Aici ploaia este adesea orizontală din cauza vânturilor puternice care mătură străzile din toate direcțiile, din cauza clădirilor înalte. În zilele ploioase, pietonii înarmați cu umbrele au de lucru din greu: în Rotterdam, oamenii își protejează umbrelele, nu invers. Clima orașului este mai bună în Amsterdam datorită unei structuri urbane mult mai adecvate. Chiar dacă vântul suflă liber, de multe ori alunecă deasupra centrului orașului, ceea ce îmbunătățește considerabil cadrul pentru viața urbană.

În mod natural, peste tot în lume construcțiile ar trebui să se adapteze condițiilor climatice locale pentru a evita impactul negativ asupra mediului urban.

mai mult vânt și mai puțin soare: nu, mulțumesc!
exemplul San Francisco

Locația orașului San Francisco pe coasta Oceanului Pacific determină temperaturi mai scăzute și mai mult vânt decât mai departe de coastă. Din acest motiv, activitățile în aer liber în oraș sunt dependente de soare și de adăpostirea de vânt în majoritatea zilelor din an. Când ambele condiții sunt prezente, San Francisco este un oraș minunat pentru mersul pe jos și pentru stat afară.

La începutul anilor '80, un plan pentru centrul orașului a autorizat construirea pe scară largă a turnurilor și a clădirilor înalte. Multe dintre construcțiile propuse ar fi creat mai multă umbră și vânturi mai puternice pe străzile și în piețele majore ale orașului, inclusiv în Chinatown.

Studenții și cercetătorii de la University of California, Berkeley, au efectuat sub îndrumarea profesorului Peter Bosselmann o serie de stu-

dii care arătau dependența vieții urbane din San Francisco de soare și adăpost. Un număr de experimente documenta faptul că noul plan ar genera umbră și ar creşte intensitatea vânturilor în multe dintre zonele cheie ale oraşului. Problemele au fost de asemenea ilustrate într-un film documentar care împrumuta un citat celebru din Mark Twain ca titlu: „The coldest winter I ever spent was a summer in San Francisco." (Cea mai friguroasă iarnă pe care am trăit-o vreodată a fost o vară în San Francisco). [21] Discuțiile locale cu privire la calitatea oraşului, climă şi zgârienori au condus la un referendum în care oamenii au fost pur şi simplu întrebați dacă vor mai puțin soare şi mai mult vânt în oraş. Inutil de povestit că nu s-a înregistrat un sprijin majoritar pentru politica respectivă; un nou plan urban, adoptat în 1985, a stabilit ca noile construcții amplasate lângă spațiile urbane importante să nu afecteze negativ clima. Clădirile noi trebuiau aşadar să fie ori joase, ori construite în trepte, astfel încât soarele să poată ajunge pe străzi, iar pentru a demonstra că nu se creează probleme de curenți de aer era obligatorie prezentarea modelelor culoarelor de vânt.

În practică, aceste noi reglementări s-au tradus prin faptul că în zonele vizate de regulament, în centrul oraşului San Francisco, nu s-a mai construit niciun turn din 1985. Cazul San Francisco oferă dovada că se poate construi la densități ridicate asigurând în acelaşi timp un climat mai bun în jurul noilor clădiri.[22]

planificare climatică atentă în oraşe noi

Principiile şi experiențele din San Francisco pot fi utilizate în avantajul planificării construcțiilor atât în zonele existente, cât şi în cele noi. Studiile trebuie efectuate de la regiune la regiune pentru a determina factorii climatici care influențează confortul şi petrecerea timpului în aer liber. Noilor clădiri trebuie să li se impună să contribuie la îmbunătățirea condițiilor climatice în spațiul urban înconjurător.

Dacă se doreşte ca oraşele să încurajeze oamenii să meargă mai mult pe jos şi cu bicicleta şi să se creeze spații atractive, pline de viață, atunci climatul este unul dintre principalele domenii de intervenție. Planificarea climatică atentă ar trebui să reprezinte o cerință obligatorie pentru toate clădirile noi.

planificarea climatică atentă la scara de detaliu

Indiferent de cât accent se pune pe planificarea climatică la nivelul oraşului, îmbunătățirea microclimatului este întotdeauna posibilă, în special în jurul locurilor care dorim să-i invite pe oamenii să petreacă mai mult timp în aer liber. Amenajarea peisageră, gardurile vii şi alte împrejmuiri pot oferi adăpost exact acolo unde este necesar. Creativitatea în această direcție este vizibilă peste tot în lume în special în eforturile de extindere a sezonului cafenelelor în aer liber. Există de asemenea argumente economice pentru prelungirea timpului în care scaunele de cafenea sunt accesibile, până la cât mai multe ore pe zi şi cât mai multe luni pe an.

Oslo, capitala Norvegiei, este un loc bun pentru a studia inovațiile care fac posibilă utilizarea scaunelor pe terase aproape tot anul. Terasele sunt încadrate de pereți de sticlă și acoperite cu copertine, căldura este asigurată de lămpi, radiatoare sau podele radiante, iar scaunele sunt selectate cu atenție pentru a ține cald. Pernele pentru șezut și păturile pentru spate și picioare completează microclimatul. La aceste cafenele se poate sta timp îndelungat în ciuda vântului și a vremii.

planificarea climatică atentă la toate nivelurile

Atât macro-, cât și microclimatul ar trebui să fie obiectul unei planificări mult mai atente în regiunile calde, temperate și reci. De aici s-ar obține beneficii majore la toate nivelurile, inclusiv pentru microclimatul care creează condițiile necesare prezenței oamenilor.

Dacă încurajarea de a merge pe jos și cu bicicleta este reală și se dorește cu adevărat ca oamenii să petreacă mai mult timp în oraș, atunci microclimatul la nivelul ochilor trebuie să fie optim. Se pot face o mulțime de intervenții în acest sens – fără investiții mari, ci mai degrabă răspunzând la cerințe precise cu mare grijă.

În anii '60, nimeni nu ar fi crezut că vor fi vreodată cafenele în aer liber în țările scandinave. Astăzi, scaunele de cafenea sunt folosite timp de 10-12 luni pe an. Noile necesități și sensibilizarea la condițiile climatice au sporit confortul și au extins considerabil sezonul în aer liber (scenă din noiembrie, cu perne și pături, Copenhaga).

Ecrane, copertine, radiatoare și perne pe scaune contribuie la asigurarea unui micro-climat acceptabil în lunile de iarnă (cafenea pe trotuar în Oslo, Norvegia).

4.8
Orașe frumoase, experiențe plăcute

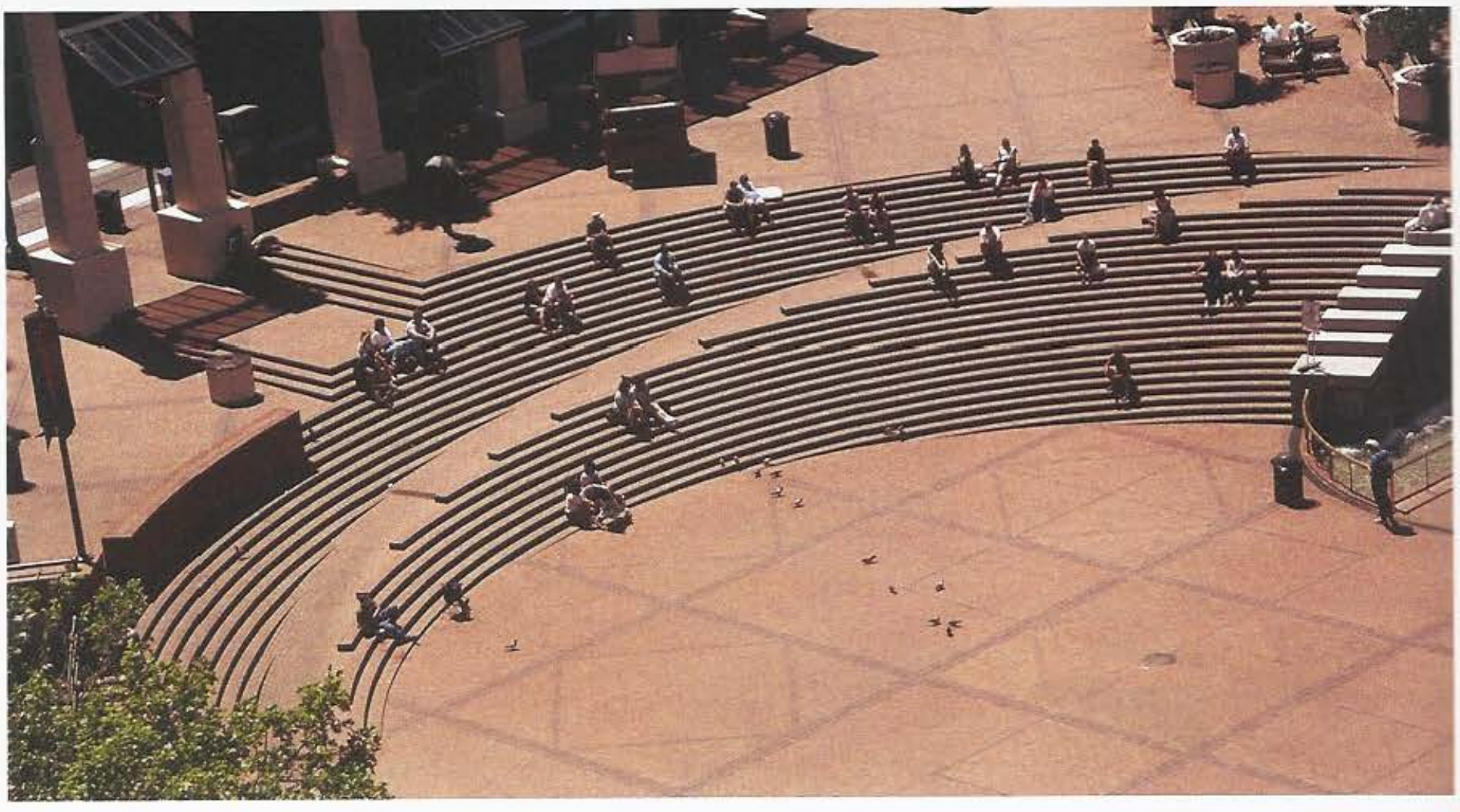
preocuparea pentru calitatea vizuală trebuie să vizeze toate elementele urbane

Un oraș plăcut oferă oportunități pentru mersul pe jos, petrecerea timpului, interacțiune și exprimare, iar pentru aceasta trebuie să aibă o scară adecvată și un climat bun. Aceste obiective și exigențe calitative au în comun faptul că se adresează în mare parte problemelor fizice și funcționale.

În schimb, intervențiile asupra calității vizuale a orașului presupun o abordare holistică; vizează atât proiectarea și detalierea elementelor individuale, cât și coordonarea lor în ansamblu. Calitatea vizuală rezultă din totalitatea expresiilor de estetică, design și arhitectură. Spațiul urban este uneori proiectat astfel încât îndeplinește toate cerințele funcționale, dar detaliile, materialele și culorile combinate la întâmplare îl privează de armonia vizuală.

La extrema cealaltă, spațiul poate fi proiectat cu accent pe considerentele estetice, dar neglijând aspectele practice. Frumusețea spațiului și detaliile atent proiectate reprezintă o calitate în sine, dar departe de a fi suficientă dacă cerințele de bază pentru securitate, climat și opțiuni pentru petrecerea timpului nu sunt îndeplinite.

Aspectele importante ale spațiului urban trebuie să se întrepătrundă într-un întreg convingător.



Rezultatele sunt convingătoare atunci când designul și conținutul sunt coerente (Pioneer Courthouse Square, Portland, Oregon).

Interacțiunea dintre calitățile funcționale și spațiale a fost tratată în mod convingător în Piazza del Campo din Siena, Italia, unul dintre motivele pentru care piața a servit drept loc de întâlnire timp de 700 de ani.

loc 100%

În cartea sa, *City: Rediscovering the Center* (1988), William H. Whyte introduce conceptul de loc 100%.[23] După cum sugerează și numele, locurile 100% sunt spațiile care adună toate calitățile importante ale orașului. Preocupările practice pentru nevoile utilizatorilor fuzionează perfect cu preocuparea pentru detalii și cu întregul: un loc unde oamenii își doresc să fie.

Poate că faimoasa Piazza del Campo din Siena a devenit celebră tocmai pentru că oferă această rară combinație de calități. Toate nevoile funcționale și practice sunt satisfăcute cu promptitudine. Mersul, statul, odihna și conversația se pot desfășura în condiții de siguranță și confort aici. În plus, toate elementele au fost îmbinate într-un ansamblu arhitectural convingător, unde proporțiile, materialele, culorile și detaliile întăresc și îmbogățesc celelalte calități ale spațiului. Piazza del Campo este un spațiu urban funcțional, foarte frumos, care de 700 de ani a servit și continuă să servească centrul orașului Siena. Preocuparea pentru dimensiunea umană nu este depășită.

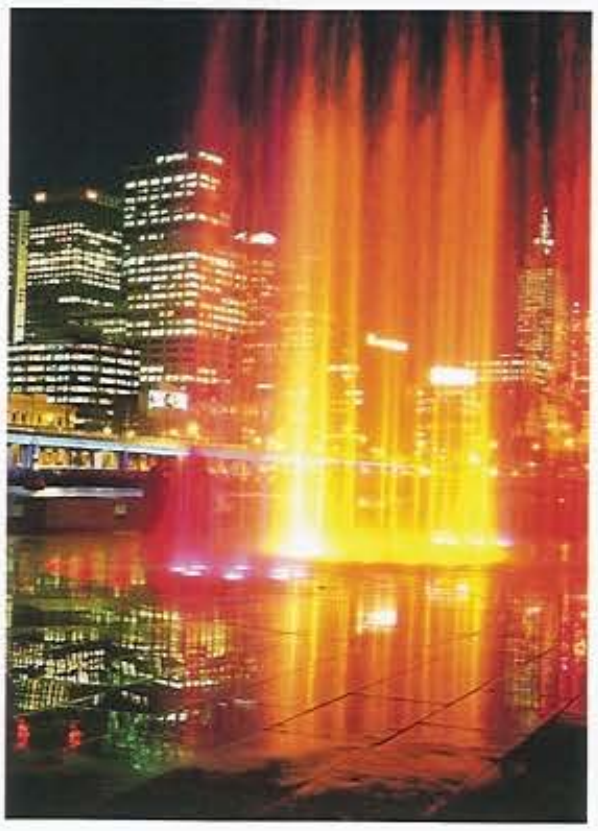
evidențierea caracteristicilor sitului

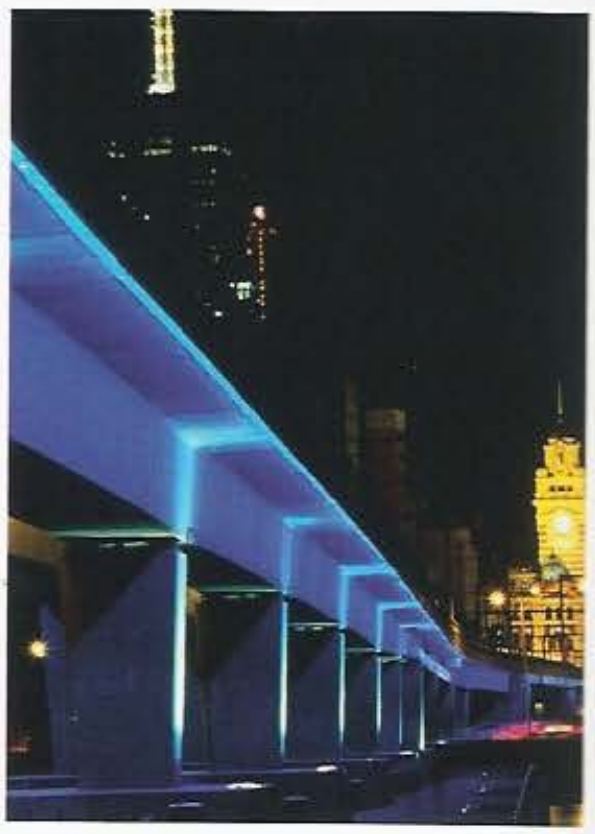
În plus față de cizelarea spațiului și a detaliilor sale, de multe ori se pot face îmbunătățiri calitative majore prin sublinierea unor trăsături distinctive ale sitului. Atunci când spațiul urban poate fi conectat la o apă sau o faleză, la un parc, ori dotat cu răsaduri de flori și alte amenajări peisagere, atunci când poate fi perfect orientat din punctul de vedere al climatului local, sunt posibile combinații noi și atractive.

Topografia și diferențele de nivel pot oferi, de asemenea, prilejuri de a adăuga valoare unui spațiu. Orice diferență de înălțime poate îmbunătăți experiența pietonilor comparativ cu mersul pe suprafețe plate; se creează noi perspective și experiențe. Străzile din San Francisco sunt pline de astfel de oportunități; oricât de minore, diferențele de nivel pot oferi un plus de dramă, acțiune la nivelul ochilor.

Perspectivele asupra unor puncte de atracție din vecinătate sau din depărtare pot, de asemenea, îmbogăți spațiul urban. Posibilitatea de

Spaţiul urban ca galerie de artă contemporană a fost unul dintre obiectivele politicii adoptate în Melbourne, Australia. Pe lângă lucrările permanente, sunt prezentate instalaţii şi contribuţii temporare, în special pe alei.





Proiectele artistice de iluminat sunt un element important în politica pentru artă a oraşului. (Melbourne, Australia)

a contempla un lac, marea, munţii sau un peisaj îndepărtat este foarte apreciată în spaţiile oraşului.

calitatea estetică
– pentru toate simţurile

Există un potenţial inerent în lucrul cu elementele vizuale şi estetice. Pentru oamenii care merg prin oraş, un spaţiu frumos, cu detalii atent concepute şi materiale autentice, oferă o experienţă valoroasă atât prin sine, cât şi ca valoare adăugată peste alte calităţi oferite de oraş.

Desigur, pieţele şi străzile pot fi proiectate în mod special pentru a oferi experienţe vizuale. În acest caz, designul şi detaliile spaţiului joacă un rol foarte important, care poate fi extins şi consolidat prin apelul la celelalte simţuri, furnizând de exemplu un susur de apă, ceaţă, abur, stimulente aromatice şi sonore. Principala atracţie a acestor spaţii nu este viaţa oraşului ca atare, ci mai degrabă un potpuriu de impresii senzoriale.

arta în spațiul public

De-a lungul istoriei, arta a adus o contribuție valoroasă la calitatea spațiului urban, prin monumente, sculpturi, fântâni, detalii de construcție şi decorațiuni. Arta comunică frumusețe, monumentalitate, comemorează evenimente importante, comentează asupra societății, cetățenilor şi vieții oraşului, furnizează surprize. Dintotdeauna, spațiul urban a servit ca interfață între artă şi oameni.

În ultimii ani, în zona centrală din Melbourne, eforturile de a combina politica spațiului urban cu politica pentru arte au creat un exemplu demn de admirație. Scopul a fost acela de a transforma spațiul colectiv al oraşului într-o galerie versatilă de artă contemporană, astfel încât atunci când locuitorii se plimbă prin oraş să fie confruntați cu o selecție atentă şi bine amplasată de lucrări ale artiştilor contemporani. Urmând trei direcții principale – o colecție de lucrări permanente, lucrări temporare şi instalații, precum şi un program extensiv de comunicare şi informare a locuitorilor despre artă, implementat prin centrele culturale, selecțiile oferă o bogăție de experiențe. Un accent special este pus pe oportunitățile interactive pentru copii, pornind de la mesajul: vino şi învață mai multe despre ceea ce vezi în oraş.

Atenția sporită acordată instalațiilor şi lucrărilor temporare aduce o contribuție valoroasă la atractivitatea şi imprevizibilul ofertei urbane. De-a lungul numeroaselor alei şi arcade ale oraşului, artiştii decorează spațiile cu intensitate, fantezie şi umor, pentru o perioadă limitată. Apoi, alți artişti sunt invitați să lucreze cu alte spații. În felul acesta, există întotdeauna ceva nou de privit, poți descoperi comentarii surprinzătoare şi pline de umor pe marginea locurilor, a oraşului şi a vieții contemporane.

oraşe frumoase – oraşe verzi

Copacii, amenajările peisagere şi vegetația sunt elemente cheie ale spațiului urban. Copacii oferă umbră în lunile calde de vară, răcoresc şi curăță aerul, conturează spațiile şi ajută la evidențierea locurilor importante.

Oraşele frumoase sunt oraşe verzi. Cinci sute de copaci sunt plantați în centrul oraşului Melbourne, Australia în fiecare an (Swanston Street în Melbourne, 1995 şi 2010).

Un copac mare într-un scuar transmite mesajul: „Aici este locul căutat". Arborii de-a lungul bulevardelor subliniază o succesiune liniară, iar cei care-şi întind ramurile peste stradă indică prezența spațiului verde în oraş.

În plus, față de calitățile estetice imediate, vegetația oraşului are o valoare simbolică. Prezența sa duce cu gândul la recreere, introspecție, frumusețe, sustenabilitate şi diversitatea naturii.

După mulți ani în care copacii au fost tăiați pentru a face loc traficului sau au murit pur şi simplu din cauza condițiilor precare de creştere şi a poluării, de curând a început să se facă simțit un curent binevenit de renaştere a vegetației în orașe. Eforturile de a îmbunătăți condițiile pentru activitatea urbană şi biciclişti sunt adesea combinate cu plantarea de noi arbori şi extinderea spațiilor verzi. Începând din 1995, în fiecare an se plantează 500 de copaci pe străzile din Melbourne, ca urmare a politicii de revitalizare a oraşului; iar în New York City, în conformitate cu un plan adoptat în 2008, obiectivul este de a planta un milion de arbori în spațiile publice.[24] Vegetația aduce o contribuție esențială la calitatea oraşului consolidând în acelaşi timp profilul de metropolă verde, sustenabilă, urmărit de New York.

oraşe frumoase – şi pe timp de noapte

Iluminatul în spațiul public are un mare impact asupra orientării, siguranței şi calității vizuale a oraşului pe timp de noapte.

În lume sunt utilizate multe strategii diferite de iluminat. La o extremă se află oraşele din Statele Unite ale Americii, care au abandonat iluminatul stradal sub pretextul ca autovehiculele furnizează suficientă lumină. Inutil de menționat, aceste zone sunt de obicei într-un întuneric de mormânt şi nu oferă nimic incitant pentru locuitori după apusul soarelui.

În zonele care fac uz de iluminat, sunt puse în aplicare o varietate de principii. Multe oraşe adoptă o abordare pragmatică şi funcțională. Tipul de iluminat se schimbă de multe ori o dată cu etapele de construcție şi expansiune urbană, lăsând în urmă multe tipuri de lămpi şi lumini de culori diferite, care de obicei duc la o imagine urbană aleatorie şi haotică la căderea nopții.

Alte oraşe au adoptat o strategie coordonată de iluminat, recunoscând impactul major pe care acesta îl are asupra calității oraşului, precum şi potențialul său ca mijloc artistic de exprimare.

În Melbourne iluminatul urban face parte integrantă din politica pentru artă a oraşului: „Lumina ca artă."

Lyon, Franța este un alt exemplu bun de oraş care a adoptat o politică interesantă de iluminat artistic, luând în considerare atât amplasarea, cât şi culoarea luminii.

Inovații valoroase în aplicațiile aspectelor vizuale ale iluminatului nocturn pot fi observate peste tot la nivelul oraşului. Un bun exemplu este Piața Primăriei în Sankt Pölten, Austria (1995-97), care foloseşte lumina

Iluminatul este tratat în mod artistic în multe oraşe. Inițiative de pionierat au avut loc în Lyon, în anii de după 1990 (Rue de la Republique, Lyon, Franța).

Apa, ceața, aburul, diverse materiale, culori, suprafețe, sunete și lumini în varii combinații pot contribui la o diversitate atractivă de impresii senzoriale în spațiul urban.

indirectă reflectată și setări care variază în funcție de perioada anului și de evenimentele care au loc în piață.

nu în ultimul rând...

Criteriile de calitate pentru peisajele pietonale urbane se rezumă într-o listă de 12 cuvinte cheie de la pagina 239. Punctul 12 se referă la experiențele senzoriale pozitive. Motivul pentru listarea acestui ultim punct este faptul că, în sine, calitatea vizuală este un concept umbrelă care ar trebui să includă toate elementele din peisajul urban. Poziția acestui criteriu în listă este menită, însă, să sublinieze faptul că doar calitatea vizuală nu poate asigura calitatea generală a orașului; orașele plăcute la nivelul ochilor sunt rezultatul lucrului cu toate cele 12 criterii de calitate.

Dacă vrem ca orașele să funcționeze și să încurajeze populația să se bucure de ele, în toate circumstanțele, aspectele lor fizice, psihologice și funcționale trebuie să fie tratate fiecare în mod aprofundat și apoi îmbunătățite prin atenția acordată calităților vizuale. Această relație este de subliniat deoarece, deși multe proiecte reușesc să rezolve cu succes aspectele vizuale, neglijează aspectele de natură mai pragmatică.

Peste tot în lume sunt exemple de cartiere și spații urbane unde considerentele vizuale și estetice au dominat unilateral proiectarea. Poate că aceste proiecte sunt publicate în revistele de arhitectură pentru calitățile lor fotogenice, dar în lumea reală, spațiile lor funcționează deficitar sau nu funcționează deloc, pentru că elementele esențiale pentru viața urbană lipsesc.

Toate criteriile de calitate trebuie să fie luate în calcul – de fiecare dată.

4.9
Orașe făcute pentru mersul pe bicicletă

bicicliștii, parte din viața orașului

Bicicliștii reprezintă o formă diferită și ceva mai rapidă de trafic pietonal, dar în termeni de experiențe senzoriale, viață și mișcare, contribuie la vitalitatea urbană. În mod natural, prezența lor este binevenită în sprijinul promovării orașelor pline de viață, sigure, durabile și sănătoase.

În cele ce urmează, planificarea pentru bicicliști este abordată sumar, în strictă legătură cu dimensiunea umană a planificării urbane.

deși multe sunt potrivite, există foarte puține orașe perfecte pentru biciclete

În lume există numeroase locuri unde un trafic substanțial de biciclete nu este posibil. În unele zone este prea frig și prea multă gheață, în altele prea cald. În unele locuri, relieful este prea muntos și abrupt. În asemenea situații, traficul de biciclete pur și simplu nu reprezintă o opțiune realistă. Apoi, există surprize, cum ar fi San Francisco, unde s-ar putea crede că pedalatul nu este practic din cauza dealurilor. Cu toate acestea, orașul are o cultură puternică a mersului pe bicicletă. Bicicletele sunt, de asemenea, populare în multe dintre orașele foarte calde sau foarte reci, pentru că, până la urmă, chiar și acolo există un număr suficient de zile pe an în care se poate pedala.

Prin urmare, un număr considerabil de orașe din întreaga lume au o structură, teren și climă potrivite pentru traficul de biciclete. De-a lungul anilor, multe din aceste orașe au acordat prioritate traficului auto și au făcut mersul pe bicicletă periculos sau complet imposibil. În unele locuri, traficul auto extins a distrus pur și simplu posibilitatea de a avea orice fel de deplasări pe biciclete.

În multe orașe, traficul de biciclete continuă să nu reprezinte decât vorbărie politică, iar infrastructura dedicată este de obicei alcătuită din bucăți fără legătură între ele, în loc să reprezinte rezultatul unei abordări sincere, cu adevărat utile. Încurajarea de a merge pe bicicletă este departe de a fi convingătoare. De obicei, în aceste orașe doar un procent sau două din călătoriile zilnice sunt realizate cu bicicleta, și acelea în special de către bărbați tineri, sportivi, pe biciclete de curse. Diferența este enormă între o situație de acest tip și un oraș cu adevărat dedicat bicicletelor precum Copenhaga, unde 37% din traficul către și dinspre locul de muncă sau școală este pe pedale. Aici, traficul pe bicicletă este mult mai potolit, bicicletele sunt mult mai confortabile, majoritatea cicliștilor sunt femei, iar traficul pe două roți include toate grupele de vârstă de la copii de școală la persoane în vârstă.

Bicicliştii în drumul lor prin oraş contribuie la vitalitatea oraşului. Mai mult, pot schimba cu uşurinţă rolul de biciclişti cu cel de pietoni.

Într-o perioadă când combustibilii fosili, poluarea şi problemele climatice şi de sănătate sunt provocări tot mai mari la nivel mondial, prioritatea acordată traficului de biciclete pare un pas în direcţia corectă. Avem nevoie de oraşe potrivite pentru biciclete şi există numeroase locuri în care îmbunătăţirea condiţiilor pentru pedalat se poate realiza simplu şi ieftin.

o politică sinceră pentru biciclete

Oraşele care au promovat cu succes traficul pe două roţi în ultimele decenii constituie o sursă de idei şi criterii de urmat pentru a transforma un loc în favoarea bicicliştilor. Copenhaga este un exemplu valoros: îndelungata tradiţie de mers cu bicicleta a fost ameninţată de traficul auto în anii '50 şi '60; cu toate acestea, criza petrolului din anii '70 a stimulat o abordare destinată să încurajeze oamenii să folosească mai mult bicicletele. Iar mesajul a fost primit cu bine: astăzi bicicletele constituie o parte considerabilă a traficului urban şi au contribuit la menţinerea traficului auto la niveluri neobişnuit de joase comparativ cu alte metropole din Europa de Vest. Experienţele din Copenhaga sunt folosite aici ca platformă de discuţie despre oraşele optime pentru biciclete.

o reţea de piste din uşă în uşă

În Copenhaga a fost treptat realizată o reţea coerentă pentru biciclete care acoperă toate zonele oraşului. Traficul este atât de liniştit pe străzile laterale sau rezidenţiale, în zonele de 15 şi 30 km/oră, încât nu e nevoie de un spaţiu dedicat; în schimb, toate străzile principale au unul. În majoritatea cazurilor, reţeaua constă din piste de-a lungul trotuarelor, cu borduri ca elemente de separare către trotuar, parcări sau benzi de circulaţie. În unele locuri, delimitarea prin borduri este înlocuită de marcaje cu dungi pictate de-a lungul unui rând de maşini parcate, astfel ca maşinile să protejeze bicicliştii de traficul motorizat. Acest sistem este cunoscut sub numele de „piste pentru biciclete în stilul Copenhaga".

Traficul de biciclete ar trebui să fie integrat în mod automat într-o strategie de transport. Dacă bicicletele se pot transporta în tren, metrou şi taxi, mijloacele de transport pot fi combinate pe distanţe mari (exemple din Copenhaga, Danemarca).

O altă verigă a sistemului ciclabil o reprezintă rutele verzi, care sunt special amenajate în parcuri sau de-a lungul căilor ferate dezafectate. Acestea sunt destinate bicicliştilor în tranzit şi sunt privite ca o opţiune suplimentară, mai pitorească şi scufundată în vegetaţie. Cu toate acestea, principiul de la baza politicii urbane este ca bicicletelor să li se facă loc pe străzile oraşului; pentru ca, la fel ca ceilalţi participanţi la trafic, proprietarii lor să-şi poată duce la bun sfârşit treburile la magazine, locuinţe şi birouri. Principiul este ca bicicliştii să fie în siguranţă de la uşă la uşă oriunde în oraş.

Spaţiul necesar pentru această reţea complexă a fost în mare măsură câştigat prin redimensionarea traficului auto. Parcările şi benzile de circulaţie au fost reduse treptat, pe măsură ce traficul a trecut de la vehicule la biciclete, iar aceastea au cerut prin urmare mai mult loc. Majoritatea străzilor principale de patru benzi ale oraşului au fost convertite la două benzi de circulaţie auto plus două piste de biciclete, două trotuare şi un mare refugiu în mijloc pentru a face mai sigură traversarea pentru pietoni. S-au plantat copaci pe marginea drumului, iar traficul se desfăşoară pe două sensuri, ca şi mai înainte.

Pistele pentru biciclete sunt plasate de-a lungul trotuarelor în aceeaşi direcţie ca traficul vehicular şi sunt întotdeauna pe partea dreaptă, mai „lentă", a traficului auto. În acest fel, toţi participanţii la trafic ştiu – mai mult sau mai puţin – pe unde trec bicicletele, ceea ce reprezintă cel mai sigur sistem pentru toate părţile implicate.

bicicletele, parte din viziunea de transport integrat

Încurajarea de a merge cu bicicleta trebuie să fie susţinută de integrarea traficului pe două roţi în strategia generală de transport. Este necesar ca bicicletele să fie permise în trenuri, metrou şi, de preferinţă, în autobuze, făcând posibilă o combinaţie de călătorii cu bicicleta şi transportul public. Taxiurile de asemenea trebuie să fie în măsură să transporte biciclete atunci când este necesar.

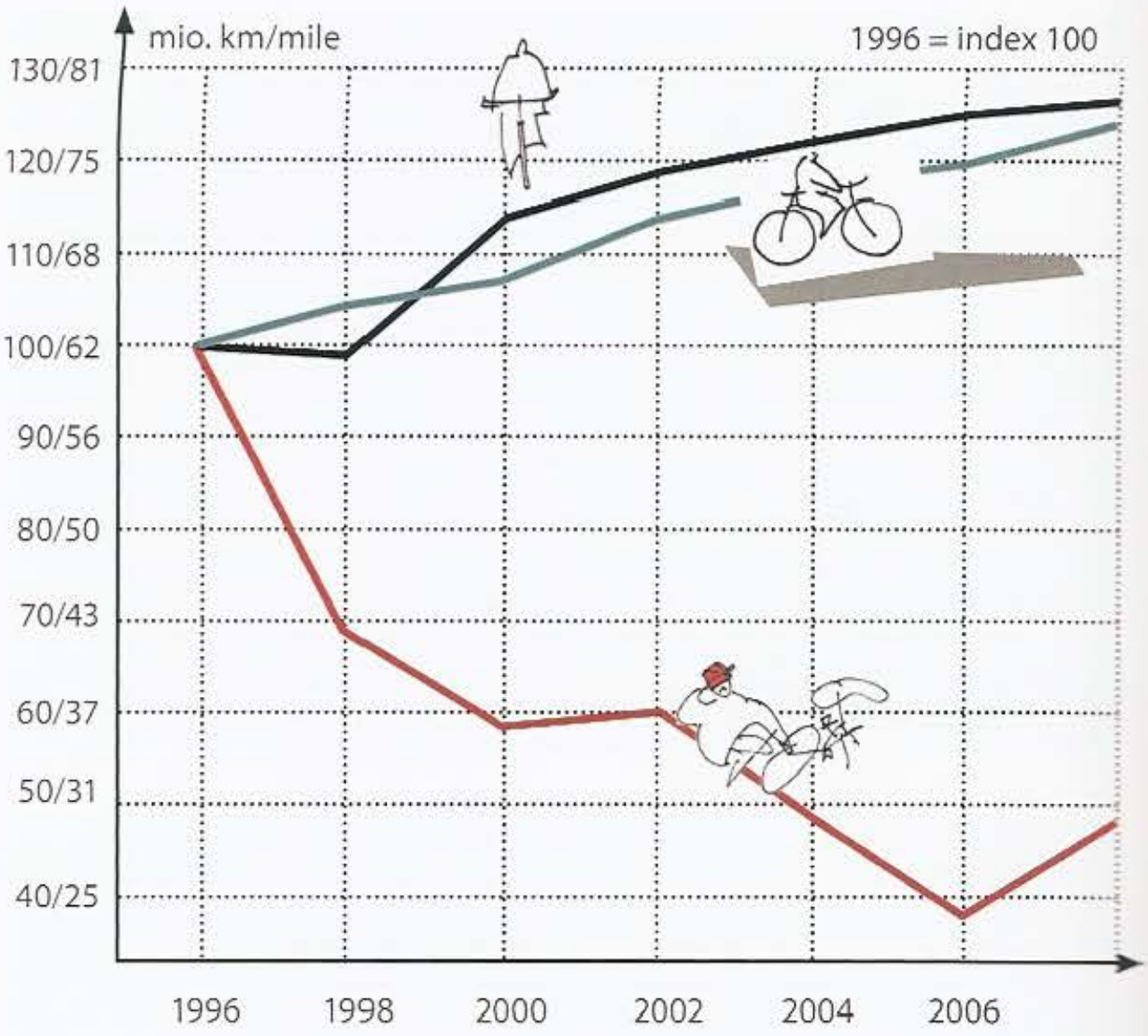
O altă verigă importantă în politica de transport integrat este posibilitatea de a parca bicicletele în siguranţă, în gări şi în staţiile principale de transport. Parcări corespunzătoare sunt de asemenea necesare de-a lungul străzilor, lângă şcoli, birouri şi locuinţe. Noile clădiri de birouri sau industriale trebuie să includă şi ele parcări pentru biciclete, precum şi vestiare şi duşuri pentru posesori.

o reţea ciclabilă sigură, vă rugăm!

Siguranţa traficului este un element esenţial în planificarea pentru biciclete. O reţea coerentă protejată de borduri şi de maşini parcate constituie un prim pas important. Un alt aspect cheie este siguranţa reală şi percepută a intersecţiilor oraşului. Copenhaga lucrează cu mai multe strategii. Intersecţiile mari au piste ciclabile speciale din asfalt albastru şi semne pentru a reaminti conducătorilor auto să fie atenţi la biciclete. Tot la intersectii se găsesc semafoare speciale pentru biciclete, care de obicei afişează lumina verde pentru biciclete cu şase secunde înainte să li se

cu cât mai multe biciclete, cu atât mai mare siguranța pentru biciclişti

Riscul de accidente şi numărul accidentelor reale scad drastic atunci când mai multe persoane folosesc bicicletele. Conducătorii auto sunt mult mai atenți la traficul de biciclete în acest caz. Dreapta: Graficul arată creşterea deplasărilor cu bicicleta şi reducerea accidentelor din 1996 în 2008 (Copenhaga, Danemarca).[25]



Km/mile parcurşi pe bicicletă (mio. km/mile pe zi lucrătoare)

Km/mile de piste de biciclete, piste de biciclete pe stradă şi rute verzi

Număr de biciclişti răniți grav

permită maşinilor să pornească. Camioanele şi autobuzele sunt obligate să aibă oglinzi speciale pentru biciclete, iar campanii media frecvente reamintesc şoferilor să fie atenți la biciclete, în special la intersecții.

În oraşele făcute pentru biciclete se ştie că o bună vizibilitate la intersecții este vitală. Din acest motiv, în Danemarca, vehiculele nu au voie să parcheze la mai puțin de 10 metri de o intersecție.

Practica americană larg răspândită de a permite maşinilor să „facă dreapta pe roşu" la intersecții este de neconceput în oraşele care doresc să încurajeze oamenii să meargă pe biciclete.

siguranța în numere – şi pentru biciclete

Volumul traficului de biciclete este unul dintre factorii de siguranță cei mai importanți. Cu cât sunt mai multe biciclete, cu atât şoferii se simt mai obligați să fie mereu în gardă. Atunci când traficul de biciclete ajunge la o „masă critică" rezonabilă se generează un efect pozitiv considerabil.

o rețea confortabilă

Trebuie de asemenea menționate confortul şi amenajările în ceea ce priveşte rețelele ciclabile. Călătoriile cu bicicleta pot fi plăcute, interesante şi fără neplăceri inutile sau pot fi plictisitoare şi dificile. Multe dintre criteriile pentru locurile optime pentru mersul pe jos sunt valabile şi pentru rutele de biciclete.

Este important pentru biciclişti să aibă suficient spațiu, să nu fie împinşi sau înghesuiți. Pistele ciclabile din Copenhaga variază în lățime de la 1,7 la 4 metri, cu 2,5 metri ca minim recomandat.

Pe măsură ce mersul pe bicicletă evoluează treptat într-un sistem ver-

Recent, pistele cheie pentru biciclete din Copenhaga au fost lărgite pentru a rezolva congestia în creştere (Copenhaga, Danemarca).

satil, popular de transport, în peisajul stradal apar biciclete mai multe şi mai late. Acestea includ triciclete pentru transportul copiilor şi cumpărăturilor, biciclete pentru persoane cu handicap şi taxiuri-biciclete. Toate aceste variante au nevoie de loc, iar persoanele în vârstă şi părinţii care îşi transportă copiii au nevoie de confirmarea că nu vor fi împinşi şi înghesuiţi. Pe măsură ce traficul de biciclete se transformă într-un sistem de transport alternativ, cere tot mai mult spaţiu. Dar, în pofida acestui fapt, bicicleta continuă să fie mijlocul de transport pe roţi care ocupă cel mai puţin loc de persoană pe străzile oraşului.

Un studiu efectuat în Copenhaga în 2005 a concluzionat că una dintre problemele cele mai presante ale oraşului era congestia acută pe pistele de biciclete. Consiliul local a aprobat atunci o lărgire a pistelor pe străzile cele mai populare, iar implementarea acestor măsuri este în curs.[26]

Întreruperile frecvente sunt iritante şi distrug ritmul mersului pe bicicletă. De-a lungul anilor, Copenhaga a introdus o serie de soluţii pentru a rezolva această problemă. Pistele sunt de multe ori amplasate pe străzi secundare, continue, ceea ce duce la călătorii cu mai puţine întreruperi şi reaminteşte şoferilor că trebuie să aştepte. Introducerea semafoarelor verzi pentru biciclete pe anumite străzi ajută de asemenea la reducerea stopurilor. Pentru a genera aceste semnale, semafoarele sunt setate astfel încât atunci când bicicletele trec la aproximativ 20 km/oră, nu trebuie să se oprească în timpul orelor de vârf. Acest serviciu pe vremuri era utilizat pentru autovehicule. O altă facilitate pentru confortul şi siguranţa bicicliştilor în Copenhaga ţine de strategiile de deszăpezire ale municipalităţii. Pistele pentru biciclete sunt întotdeauna curăţate înaintea benzilor auto pentru a sublinia prioritatea bicicletelor şi a întări încurajarea de a le utiliza – în ciuda sezonului.

oraşe pentru biciclete şi biciclete pentru oraş

În ultimii ani, multe oraşe au introdus diverse tipuri de biciclete care pot fi împrumutate sau închiriate de la standuri sau depouri. Intenţia este aceea de a consolida traficul de biciclete, facilitând folosirea lor pe distanţe scurte şi oferind în acelaşi timp un sistem colectiv, astfel încât indivizii nu trebuie să cumpere, să stocheze şi să repare o bicicletă proprie.

Sistemul bicicletelor albe de împrumut din Amsterdam a apărut şi dispărut rapid din scenă în 1970. Un sistem mai stabil şi mai bine organizat a fost stabilit în 1990 la Copenhaga. Astăzi, Copenhaga are 2.000 de biciclete de împrumut, disponibile în 110 staţii din centrul oraşului. Bicicletele sunt gratuite, finanţate din publicitate. Utilizatorii plătesc un depozit în monede, care este returnat când înapoiază bicicleta la una din staţiile oficiale. Bicicletele colective din Copenhaga sunt utilizate în principal de turişti, care pot să se deplaseze prin oraş cu uşurinţă şi în siguranţă, datorită reţelei de piste bine dezvoltate. Locuitorii Copenhagăi rar împrumută biciclete, pentru că le preferă pe ale lor. Pe scurt, principiul care stă la baza bicicletelor de împrumut din Copenhaga este de a permite bicicliştilor neexperimentaţi să circule într-un mediu relativ sigur.

Pistele rezonabil de late pentru biciclete, protecția prin borduri, traversările la intersecții, semafoarele speciale care semnalizează verde șase secunde înaintea mașinilor și „undele verzi", care garantează că bicicletele pot merge prin oraș fără oprire fac parte din elementele politicii pro-bicicl ete de mare succes din Copenhaga.

Atunci când ninge, pistele ciclabile sunt curățate înaintea străzilor pentru traficul auto.

Astfel de programe de biciclete au fost introduse în numeroase orașe europene, printre altele în Paris, unde modelul de utilizare este diferit de Copenhaga. Aici, în cadrul programului Velib, bicicletele sunt utilizate în principal de parizieni. Prin închirierea unei Velib pentru o oră, o săptămână sau un an, aceștia pot să folosească bicicleta fără să-și bată capul cu probleme de depozitare și mentenanță. Companiile care le închiriază se ocupă de toate aceste aspecte contra costului de împrumut.

Pe parcursul anului 2008 sistemul parizian Velib a fost extins până la 20.000 de biciclete parcate în aproximativ 1.500 de stații. În scurt timp, Velib a devenit un serviciu frecvent utilizat, în primul rând pentru călătorii de lungimi reduse, cu o medie de 18 minute. Aici, ideea a fost aceea de a permite persoanelor mai mult sau mai puțin familiarizate cu locul să folosească biciclete într-o rețea care nu este foarte sigură sau foarte bine dezvoltată. Deși au existat o serie de accidente, programul a avut ca rezultat valoros faptul că în prezent mult mai mulți oameni merg pe bicicletă în Paris – pe cele de împrumut, precum și pe cele personale. În numai un an, numărul călătoriilor pe biciclete proprii s-a dublat, o creștere fără îndoială inspirată de programul Velib. Deplasările cu Velib au reprezentat

Ideea de a oferi biciclete de împrumut sau de închiriat s-a răspândit rapid (Lyon, Franța).

o treime din toate călătoriile pe bicicletă din Paris în 2008, iar acestea din urmă au totalizat între 2% şi 3% din totalul traficului în Paris.[27]

Inspirate de evoluția programului din Paris, mai multe sisteme similare sunt în prezent în curs de înființare şi în oraşe care în esență nu au deloc o infrastructură sau o cultură a bicicletelor. Speranța pare să fie aceea că dacă bicicletele sunt uşor accesibile pot declanşa un proces în care mai întâi devin din ce în ce mai utilizate şi apoi, treptat, va apărea şi o rețea confortabilă, sigură pentru ciclism. Există însă motive serioase pentru a fi precaut cu privire la trimiterea bicicliştilor fără experiență în oraş, când nu există o masă critică pentru a permite consolidarea unei tendințe. Traficul de biciclete şi siguranța în circulație trebuie să fie luate în serios, iar exemplele oferite de oraşele care au avut o experiența pozitivă în acest sens merită valorizate, înainte de a experimenta cu campanii ieftine. Programele de închiriat biciclete trebuie să fie o verigă într-un lanț mai mare de eforturi pentru a construi şi consolida cultura bicicletelor – nu vârful de lance.

pe drumul către o nouă cultură a bicicletelor

O serie de oraşe, în special în Scandinavia, Germania şi Olanda, au cunoscut o dezvoltare considerabilă a traficului de biciclete în ultimii ani. Numărul bicicliştilor şi al călătoriilor cu bicicleta au crescut treptat pe măsură ce pedalatul a devenit mai practic şi mai sigur. Ciclismul devine pur şi simplu modalitatea preferată de a circula în oraş. Traficul de biciclete evoluează de la un mic grup de entuziaşti care sfidează moartea la o mişcare populară şi amplă, care cuprinde toate grupele de vârstă şi straturile sociale, de la membri ai Parlamentului şi primari la pensionari şi şcolari.

În timpul acestui proces, traficul de biciclete îşi schimbă caracterul în mod dramatic. Atunci când numărul de biciclete creşte şi include mai mulți copii şi persoane în vârstă, tempo-ul devine mult mai respectabil, iar condițiile de siguranță cresc şi ele pentru toate părțile implicate. Bicicletele de curse şi echipamentul de Turul Franței sunt înlocuite cu biciclete mai confortabile şi îmbrăcăminte obişnuită. Ciclismul evoluează de la statutul de sport, la limita supraviețuirii, la cel de mijloc de circulație practic pentru toată lumea.

Această trecere de la slalomuri scurte printre maşini, cu multe abateri de la regulile de circulație, la un flux regulamentar cu copii, tineri şi persoane în vârstă pedalând într-o rețea bine definită are un mare impact asupra felului în care societatea percepe traficul de biciclete ca o alternativă reală şi ca un supliment rezonabil la alte forme de transport. Această schimbare în cultură aduce bicicletele mai aproape de pietoni şi de viața orașului, reprezentând un motiv în plus ca bicicletele să ocupe un loc important în această carte despre vitalitatea urbană.

de la cultura auto la cultura bicicletei

Oraşele sunt minunat de inventive în eforturile de a consolida cultura bicicletelor şi a demonstra că acestea sunt un mijloc la îndemână pentru

În New York City, între 2007-2009 au fost construiți 300 km de piste pentru biciclete. În același timp a fost instituit un program cuprinzător pentru introducerea alternativei bicicletelor. Străzi fără trafic – „străzi de vară" sunt programate în lunile estivale, astfel că locuitorii orașului se pot bucura de mersul pe jos și cu bicicleta în confort (Park Avenue, Manhattan, vara 2009).

aproape toată lumea. Școlile oferă cursuri intensive de mers pe bicicletă, diverse companii și instituții concurează pentru a avea cel mai mare procent de biciclişti în rândul angajaților, se organizează campanii de informare, săptămâni dedicate bicicletelor și zile fără trafic etc.

Multe orașe își deschid acum străzile pentru biciclişti duminica, în campanii de dezvoltare a culturii bicicletelor. Duminica reprezintă o zi optimă din două motive: traficul auto este de obicei limitat, iar oamenii au mai mult timp pentru exerciții fizice. Ideea de a închide străzile pentru traficul auto, transformându-le temporar în piste de biciclete, este populară în America Centrală și de Sud de ani de zile. Amplul program „Ciclovia" din Bogota, Columbia este una dintre cele mai cunoscute și cele mai bune inițiative de acest tip.

În anii de după 2000, ideea de a promova traficul de biciclete s-a răspândit în tot mai multe orașe în care mașinile au dominat planificarea urbană timp de zeci de ani.

În metropolele australiene Melbourne și Sydney au fost dezvoltate strategii ambițioase pentru a stabili rețele extinse pentru biciclete. Proiectanții din ambele orașe lucrează din greu la crearea unor piste noi și pentru mutarea benzilor existente departe de trafic în sisteme „Copenhaga style", unde bicicletele se deplasează separate de trafic printr-un rând de mașini parcate. Urbaniștii din New York lucrează la un nou plan de trafic, care va face din New York una dintre metropolele cele mai sustenabile.

Densitatea de clădiri din New York City, terenul plat și străzile largi oferă oportunități extraordinare pentru trecerea de la traficul auto la cel de biciclete. O nouă rețea de 3.000 km de piste de biciclete este planificată pentru cartierele orașului: Manhattan, Bronx, Queens, Brooklyn și Staten Island. Lucrul la noile piste a început în 2007 și între 2007 și 2008 a fost realizat aproximativ un sfert din plan, iar creșterea traficului de biciclete este deja vizibilă. În New York, ideea de a închide străzile pentru traficul auto duminicile, numindu-le „străzi de vară", a fost introdusă în 2008 în cadrul eforturilor de a dezvolta o cultură a bicicletei.

În viitor, preocuparea pentru sustenabilitate, schimbările climatice și sănătate va însemna cu siguranță că din ce în ce mai multe orașe precum New York își vor dubla eforturile de a dezvolta o nouă cultură pentru viața urbană și mișcare. Încurajarea traficului de biciclete este un răspuns evident la multe dintre problemele cu care se luptă orașele din lumea largă.

bicicletele în țările în curs de dezvoltare economică

Traficul de biciclete joacă deja un rol cheie în multe orașe din țările în curs de dezvoltare economică. Cu toate acestea, de obicei acestuia îi sunt alocate condiții precare și periculoase. Oamenii merg pe bicicletă din necesitate, pentru că mobilitatea individuală este adesea o condiție pentru a putea ajunge la muncă și a-și câștiga existența.

În multe orașe, marea majoritate a transportului de bunuri și de per-

Bicicletele joacă un rol important pentru transport şi mobilitate în multe ţări în curs de dezvoltare.

soane este realizată cu bicicletele sau ricşele-bicicletă. Dhaka în Bangladesh are 12 milioane de locuitori, iar cele 400.000 de ricşe-biciclete asigură un transport ieftin şi sustenabil, dar şi un venit modest, dar vital pentru mai mult de un milion de oameni.

traficul de biciclete şi dezvoltarea urbană – obstacol sau oportunitate?

Multe dintre oraşele care au deja o cultură a bicicletei au, din păcate, şi forţe care încearcă să o diminueze în favoarea traficului auto.

În Dhaka, de exemplu, taxiurile-biciclete sunt considerate o problemă pentru dezvoltarea oraşului. În multe oraşe din Indonezia şi Vietnam, motocicletele au înlocuit bicicletele. Cu doar câteva decenii în urmă, marile oraşe din China erau renumite la nivel mondial pentru volumul de biciclişti, astăzi aceştia au dispărut aproape cu desăvârşire din cauza priorităţii traficului auto sau a interdicţiei explicite a bicicletelor.

În oraşele din această categorie, acordarea unei mai mari priorităţi bicicletelor trebuie să fie un ingredient cheie într-o politică menită să utilizeze în mod eficient spaţiul stradal, pentru a reduce consumul de energie, poluarea şi a oferi mobilitate majorităţii oamenilor care nu pot să-şi permită maşini. În plus, investiţiile în infrastructura ciclabilă sunt mult mai acceptabile decât alte soluţii de trafic.

politica pro biciclete ca strategie de dezvoltare şi sustenabilitate

Noi direcţii şi priorităţi ale politicilor urbane sunt în curs de implementare în întreaga lume. Din fericire, acestea pun accentul pe traficul de biciclete în multe oraşe din ţările în curs de dezvoltare, cum ar fi Ciudad de Mexico şi Bogota, Columbia, care vor fi descrise în capitolul şase.

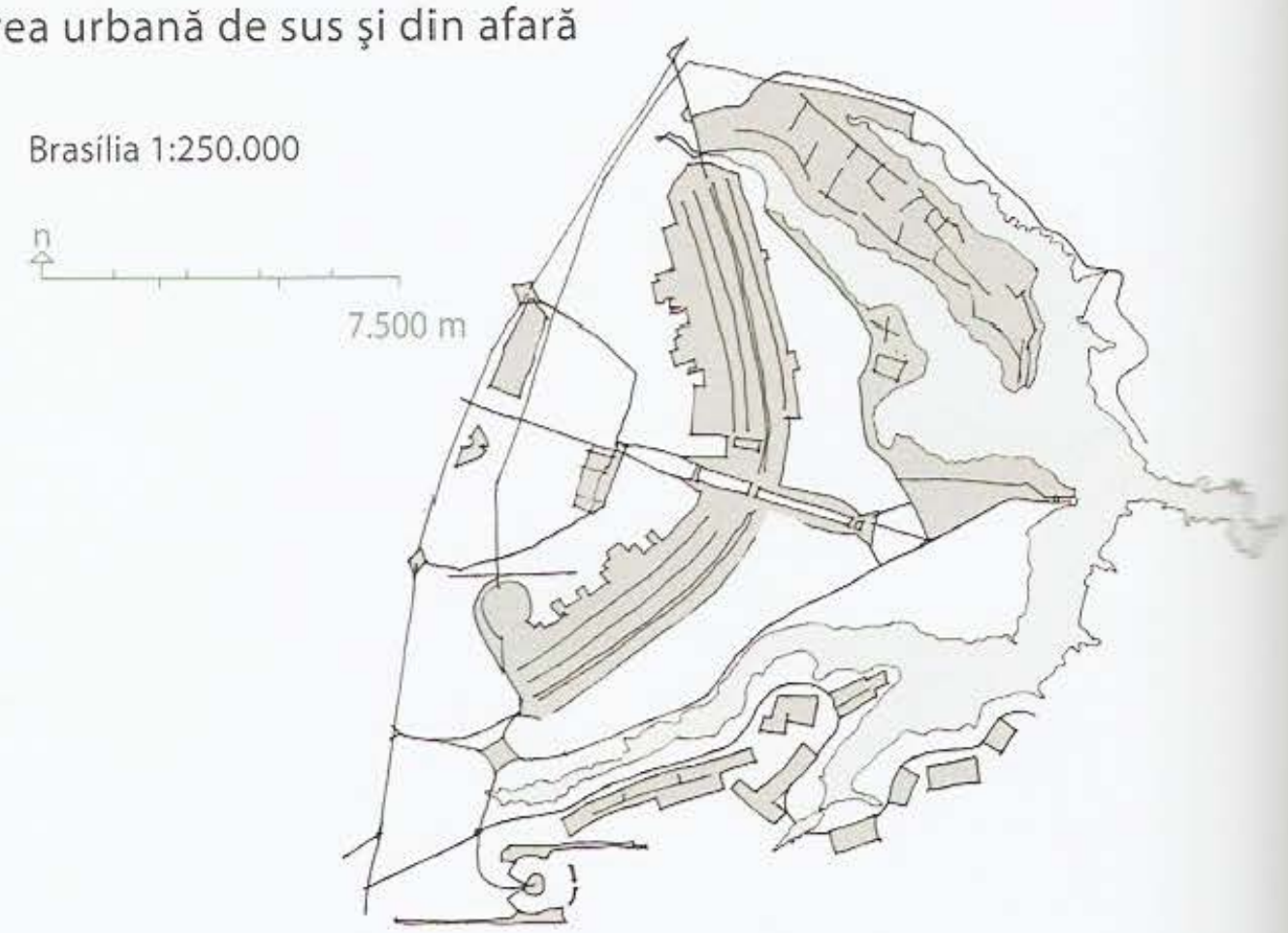
5

Viață, spațiu, clădiri – în această ordine

Sindromul Brasilia – planificarea urbană de sus şi din afară

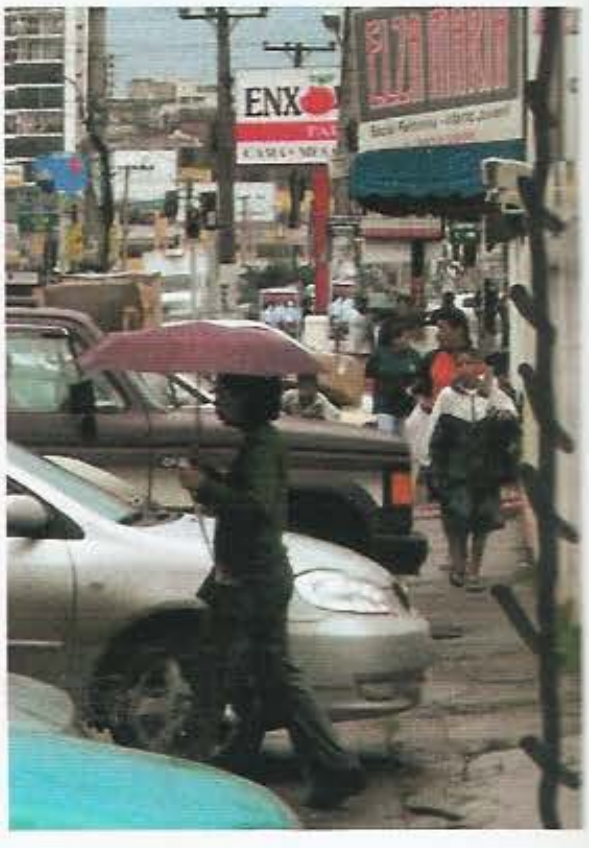
De sus, Brasilia arată ca un vultur stilizat, cu clădirile guvernamentale drept cap, iar locuinţele şi instituţiile drept aripi.

Brasília 1:250.000



Cartierul guvernamental cu clădiri înalte, mărginind o amplă zonă verde şi completat de clădirea Parlamentului. O privelişte impresionantă – văzută de la o distanţă corespunzătoare.

Peisajul uman în Brasilia este un eşec jenant. Spaţiul urban este prea mare şi extrem de neprimitor, căile de circulaţie prea lungi, drepte şi neinteresante, iar maşinile parcate împiedică mersul cu plăcere prin oraş.



5.1 Sindromul Brasilia

peisajul uman – cheia pentru oraşe mai bune

Capitolul anterior a prezentat o serie de cerinţe pentru proiectarea urbană la nivelul ochilor, adică lucrul la scara de detaliu din urbanism: peisajul uman.

Motivul pentru insistenţa pe scara de detaliu în această carte este faptul că de obicei aceasta este neglijată de urbanişti. Un alt aspect esenţial este că lucrul cu scara de detaliu reprezintă cheia unor condiţii mai bune pentru oameni.

Aceleaşi motive constituie un argument convingător pentru ca scara de detaliu să devină o parte integrată cu grijă în planificarea dezvoltării urbane. Cu toate acestea, atingerea acestui obiectiv va necesita schimbări dramatice în gândirea şi metodele de lucru obişnuite.

scara oraşului, scara proiectului zonal şi scara umană

Simplu spus, designul urban şi planificarea urbană pot fi descrise ca activităţi care implică sarcini la niveluri foarte diferite ca scară. La scară mare, avem de-a face cu abordarea holistică a oraşului, care include cartiere, funcţiuni şi circulaţie. Acesta este oraşul văzut de la distanţă sau dintr-o perspectivă aeriană.

Apoi, scara de mijloc, scara proiectului zonal, descrie modul în care ar trebui să fie proiectate fragmente sau cartiere ale oraşului şi felul în care sunt organizate clădirile şi spaţiul urban. Aici este vorba de urbanismul din perspectiva elicopterului, mai puţin distantă.

Ultima, dar nu mai puţin importantă, este scara redusă a peisajului uman. Aceasta este oraşul aşa cum va fi perceput de oameni la nivelul ochilor. Aici nu sunt relevante marile gesturi sau amplasarea spectaculoasă a clădirilor, ci mai degrabă calitatea peisajului uman aşa cum este receptat de oamenii care merg pe jos sau petrec timp în oraş. Aici este vorba de lucrul cu arhitectura de 5 km/oră.

urbanismul de calitate necesită un efort coordonat la toate cele trei niveluri

În practică, lucrul cu scările diferite implică trei discipline diferite, fiecare cu propriile sale reguli şi criterii de calitate. În mod ideal, toate cele trei niveluri ar trebui să fie tratate şi integrate într-un întreg convingător, care să asigure un spaţiu primitor pentru populaţia oraşului.

Scopul ar trebui să fie o abordare completă, în care toate elementele sale oraşului – silueta, amplasarea clădirilor şi proporţiile spaţiului urban – sunt combinate pornind de la studiul atent al secvenţelor spaţiale, detaliilor şi mobilierului, la nivelul ochilor.

planificarea urbană
– de sus şi din exterior

În multe cazuri, acest ideal este în conflict cu planificarea de tradiție modernistă, care se concentrează pe clădiri, mai degrabă decât pe viziunea de ansamblu şi pe spațiul urban.

Fotografiile în care clientul, primarul şi arhitecții plini de mândrie se apleacă asupra unei noi machete ilustrează metoda şi problema. Proiectul este privit dintr-o perspectivă aeriană, de la o distanță considerabilă deasupra machetei. De la nivelul respectiv, elementele sale, clădirile, parcelele şi drumurile pot fi mutate şi rearanjate până când compoziția se leagă şi totul arată bine – văzut de sus şi din exterior.

Orașul văzut din elicopter.
De viața urbană cine răspunde?

Proiectarea oraşelor de sus şi din exterior înseamnă că numai scara orașului şi scara zonală sunt abordate în mod corespunzător.

Într-adevăr, multe decizii importante trebuie luate la scara orașului şi la cea zonală. La aceste niveluri sunt disponibile o multitudine de informații, specificații şi standarde pentru diversele programe de arhitectură. Cele mai importante interese financiare sunt, de asemenea, concentrate aici, cu planificatori specializați care se ocupă de aceste probleme pe baza unui mare volum de experiență.

Situația este foarte diferită la scară umană, o scară destul de dificilă şi greu de atins. Atât experiența, cât şi informațiile relevante tind să fie limitate, ceea ce înseamnă de asemenea că există rareori programe utile de arhitectură la care se poate recurge. Interesele financiare legate de cele două niveluri superioare ale planificării nu sunt la fel de evidente în cazul peisajului uman.

viața urbană nu are nicio şansă dacă ordinea priorităților este: clădiri, spațiu, viață

Există explicații raționale în sprijinul faptului că planificarea începe de sus şi din exterior, în multe situații. Prioritățile sunt de obicei ordonate astfel: în primul rând, liniile de forță ale orașului, apoi clădirile şi la urmă spațiile dintre ele. Cu toate acestea, experiența a zeci de ani de urbanism demonstrează că această metodă nu funcționează pentru peisajul uman şi nu serveşte scopul de a încuraja oamenii să utilizeze spațiul urban. Dimpotrivă: în aproape toate cazurile s-a dovedit a fi imposibilă respectarea obiectivului de a asigura condiții bune de viață dacă majoritatea deciziilor de planificare sunt luate la scară mare, iar eforturile pentru vitalitatea urbană sunt limitate la zonele rămase pe dinafara imaginii de ansamblu. Din păcate, concluzia este că dimensiunea umană este absentă din cele mai multe oraşe şi proiecte noi.

sindromul Brasília – proiectând numai la scară mare

Unul dintre exemplele remarcabile de urbanism modernist este Brasilia, capitala Braziliei. Conceput şi dezvoltat în 1956 pe baza proiectului câştigător prin concurs al lui Lucio da Costa, orașul a devenit oficial capitala Braziliei în 1960 şi are acum mai mult de trei milioane de locuitori. Acest oraş oferă o bună ocazie de a evalua consecințele planificării operate numai la scară largă, la nivelul orașului şi zonelor urbane.

Văzută de sus, Brasilia este o compoziție impresionantă, concepută ca un vultur cu sediile guvernului drept cap și zonele rezidențiale drept aripi. Compoziția este interesantă și din elicopter, cu clădiri guvernamentale distincte, albe și mari blocuri de locuințe, plasate în jurul unor piețe generoase și spații verzi. Până aici, toate bune.

Din păcate, orașul este o catastrofă văzut la nivelul ochilor, nivel pe care proiectanții săi l-au ignorat. Spațiile urbane sunt prea mari și amorfe, străzile prea largi, iar trotuarele și aleile prea lungi și drepte. Amplele spații verzi sunt brăzdate de urmele pașilor locuitorilor care au bătut poteci, negând planul rigid, formal al orașului. Pentru cei care nu se află în avion, elicopter sau într-o mașină – iar majoritatea locuitorilor Brasiliei nu dispun de aceste mijloace – nu sunt multe lucruri de care se pot bucura.

Sindromul Brasilia, în care numai cele două niveluri superioare de abordare sunt tratate cu atenție, în timp ce scara umană este neglijată, este, din păcate, larg răspândit ca principiu de planificare.

Acest sindrom se regăsește în proiectele rezidențiale noi din multe părți ale lumii, de exemplu în China sau alte regiuni în creștere rapidă din Asia. Și în Europa, multe cartiere urbane noi sunt afectate de sindromul Brasilia, în special în zone din apropierea marilor orașe, cum ar fi Ørestad la periferia Copenhagăi.

Dubai, unde numeroase turnuri introvertite au fost construite în doar câțiva ani, reprezintă o altă zonă în care eforturile au fost concentrate pe scara mare, cu construcțiile spectaculoase și cam atât. Văzut la nivelul ochilor, orașul nu oferă multe motive de bucurie.

Urbanismul de sus și din afară. Interesul se concentrează asupra clădirilor, nu asupra spațiului sau întregului (Ørestad, Copenhaga și Dubai).

5.2
Viață, spațiu, clădiri – în această ordine

necesitatea de a începe cu viața urbană și a lăsa clădirile mai la urmă

Pentru ca orașele să încurajeze oamenii să le viziteze și să se bucure de ele, scara umană necesită o abordare reînnoită și consecventă. Lucrul la acest nivel reprezintă ramura cea mai dificilă și sensibilă a planificării urbane. În cazul în care este neglijată, viața orașului nu are nicio șansă. Practica larg răspândită a planificării de sus și din exterior trebuie înlocuită cu proiectarea din interior și de jos, după principiul: în primul rând viața, apoi spațiul și la urmă clădirile.

viață, spațiu, clădiri, în această ordine, vă rugăm

În loc de ordinea inversă din planificare care prioritizează clădirile, apoi spațiul și (poate) puțină viață urbană, lucrul cu dimensiunea umană necesită ca spațiul și viața să fie tratate înaintea clădirilor.

Pe scurt, metoda presupune lucrări pregătitoare care determină caracterul și gradul anticipat de vitalitate în proiect. Apoi, sunt identificate programele (funcțiunile) spațiilor urbane, iar structura orașului este modelată pornind de la conexiunile pietonale și ciclabile dorite. Odată ce spațiul urban și conexiunile sunt stabilite, clădirile sunt amplasate în așa fel încât să creeze optima coexistență a activităților, spațiilor și construcțiilor. De aici, lucrările continuă pentru proiecte ample și mari cartiere, dar sunt întotdeauna înrădăcinate în cerințele pentru o scară umană funcțională.

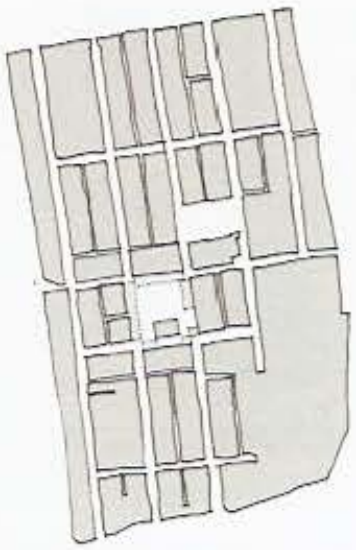
În ordinea „viață, spațiu, clădiri" este inerentă necesitatea de a formula cerințe pentru noile construcții de la începutul procesului, pentru a se asigura că funcțiunile și designul lor sprijină și îmbogățesc spațiul și vitalitatea urbană.

O abordare de succes în proiectarea unor orașe optime pentru oameni trebuie să aibă viața și spațiul urban ca puncte de plecare. Este cea mai importantă, și cea mai dificilă, etapă, care nu poate fi lăsată pe mai târziu în proces. Dacă trebuie conturată o ordine, aceasta trebuie să înceapă la nivelul ochilor și să se încheie cu vederea din avion. Desigur, cea mai bună variantă este tratarea tuturor celor trei niveluri în același timp, în mod holistic și convingător.

planificarea tradițională bazată pe vitalitate și spațiul urban

Succesiunea viață-spațiu-clădire nu este o inovație: ceea ce este nou este modernismul și planificarea de la planșetă care folosește o ordine inversă. Modernismul a dominat numai timp de 60 sau 70 de ani, exact perioada în care dimensiunea umană a fost serios neglijată.

Istoria dezvoltării orașelor arată cum cele mai vechi așezări s-au dezvoltat de-a lungul traseelor urbane și a pieților.



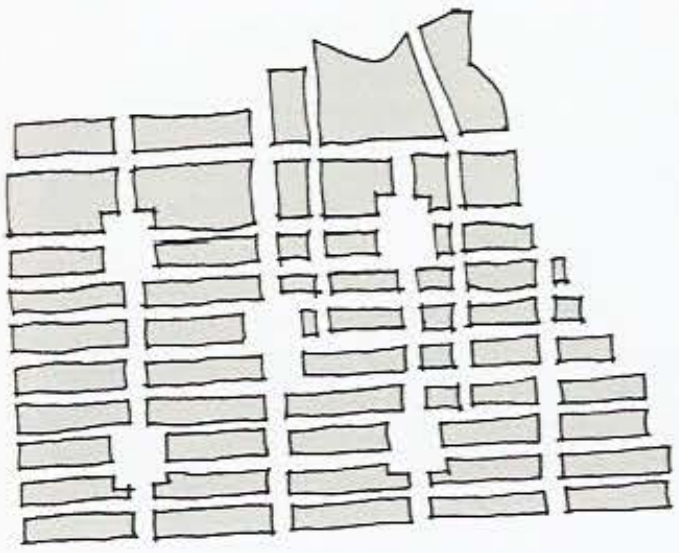
Monpazier 1:10.000

Planul oraşului Monpazier (1283) în sudul Franţei se bazează pe porţi, pieţe şi străzi. Arcade distinctive mărginesc piaţa şi asigură tranziţia către străzile principale.

Comercianţii îşi stabileau corturile şi tarabele de-a lungul rutelor cele mai populare, pentru a-şi oferi mărfurile trecătorilor. Construcţii permanente au înlocuit corturile şi tarabele şi, treptat, s-au dezvoltat oraşe cu case, străzi şi pieţe. Căile şi pieţele care au constituit punctul de plecare pentru dezvoltarea oraşului au lăsat urme în multe oraşe moderne. Aceste aşezări vechi, organice, spun povestea dezvoltării urbane, de la nivelul ochilor la structuri mult mai complexe.

De exemplu, planificarea a respectat succesiunea viaţă-spaţiu-clădiri la înfiinţarea unor noi oraşe, precum coloniile greceşti şi romane sau oraşele medievale fortificate, cum ar fi Monpazier în sudul Franţei, fondat în 1283. Şi planificarea urbană din anii următori a fost influenţată de aceste principii. În oraşele Renaşterii şi Barocului, spaţiul urban a reprezentat punctul de plecare în proiectare; aceleaşi principii se regăsesc într-o

Principiul succesiunii viaţă-spaţiu-clădiri în acţiune: planul oraşului Adelaide, în Australia de Sud, a fost întocmit în 1837, cu accent pe spaţiul urban şi parcuri, în timp ce clădirile au fost adăugate ulterior.



Adelaide 1:50.000

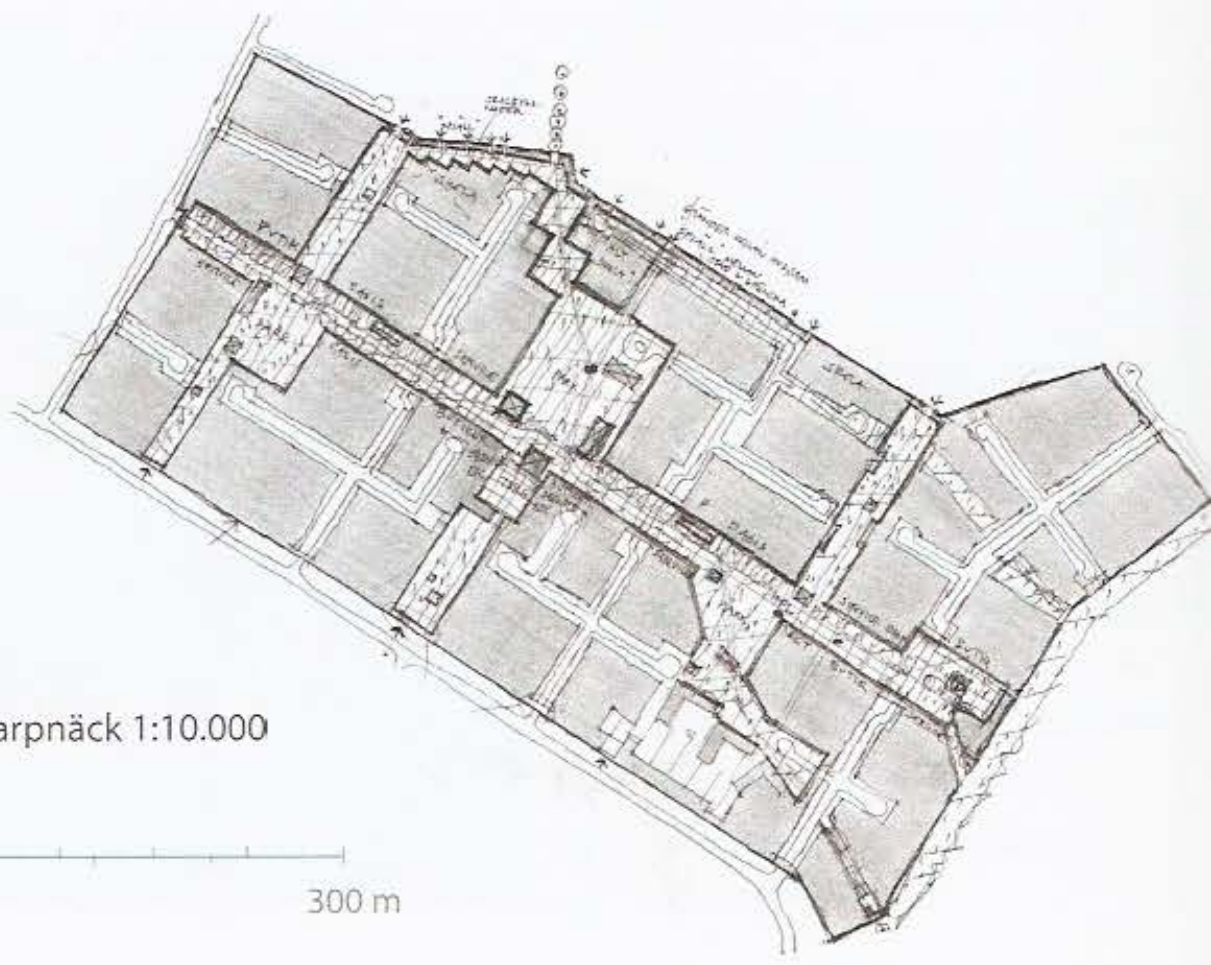
serie de oraşe coloniale din America de Nord şi de Sud, cum ar fi Philadelphia, Pennsylvania (1681) şi Savannah, Georgia (1733), ambele în Statele Unite ale Americii. Adelaide, în Australia de Sud, este un alt oraş colonie planificat unde spaţiul urban constituie punctul de plecare. În planul colonelului William Light din 1837, Adelaide a fost modelată pe o reţea de străzi ortogonală, cu cinci pieţe distincte situate central şi o mare centură verde care înconjoară întregul oraş. Clădiri au fost construite mai târziu de-a lungul străzilor şi pieţelor, într-un proces treptat. Chiar şi în perioade mai târzii, spaţiul urban colectiv a reprezentat punctul de plecare pentru planificarea urbană, cum arată dezvoltările Berlage din centrul Amsterdamului (1917).

Astfel, ordinea viaţă-spaţiu-clădiri poate fi urmărită de-a lungul istoriei urbane până în perioada modernistă, când clădirile au început să ocupe centrul atenţiei înaintea celorlalte considerente.

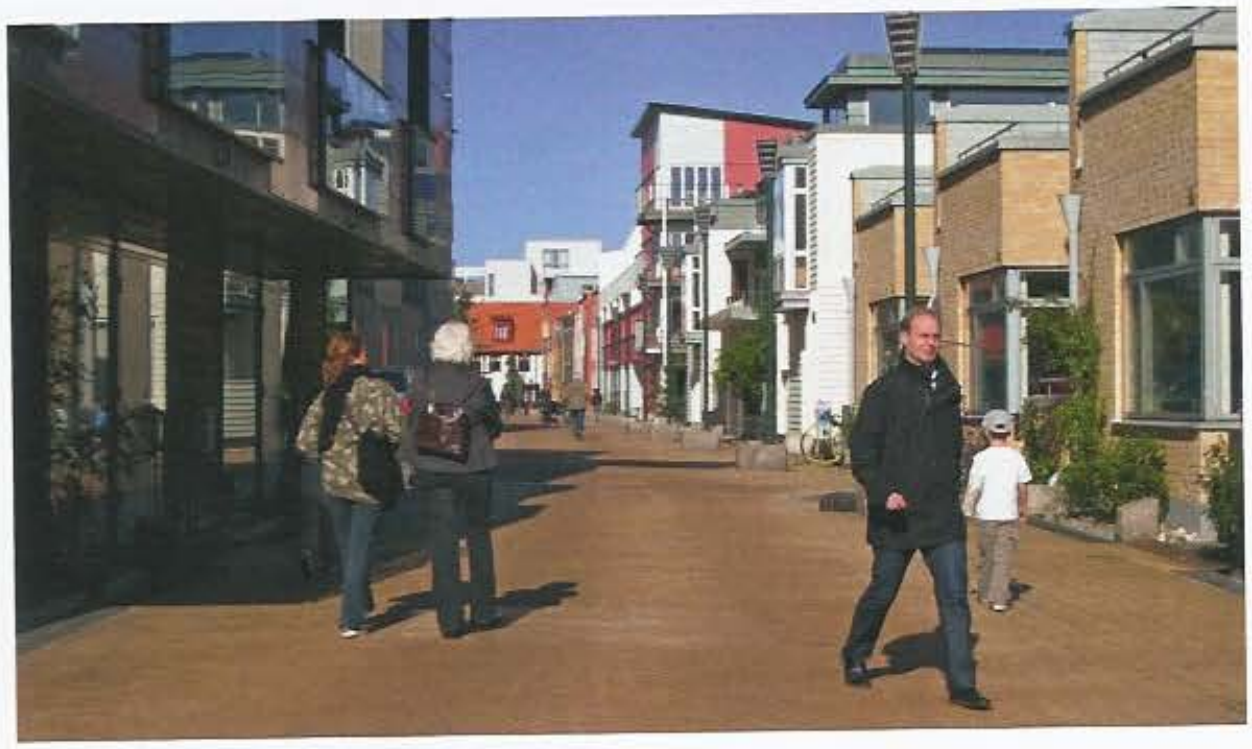
viaţa, spaţiul, clădirile – un concept atemporal

De-a lungul perioadei în care planificarea urbană a fost dominată de Sindromul Brasilia, au existat din fericire şi cazuri izolate de proiecte urbane construite cu grijă pentru toate cele trei niveluri, într-o abordare holistică. Arhitectul Ralph Erskine a demonstrat numeroasele avantaje ale abordării scării de detaliu şi a celei de ansamblu împreună: de exemplu, în proiectele sale din Suedia, Tibro (1956-59), Landskrona (1970), Sandviken (1973-78) şi din Marea Britanie în Newcastle-upon-Tyne (1973-78). În mod similar, în anii de după 1979, mişcarea New Urbanism s-a străduit să stabilească principii de proiectare care integrează cu grijă scara de detaliu. Staţiunea Seaside din sudul Floridei este o ilustrare a acestor principii, deşi genul de viaţă pe care-l sprijină reprezintă doar o foarte mică parte a vieţii urbane moderne şi diverse. Ca multe alte locuri proiectate în mod similar, este prea izolată şi cu o densitate a populaţiei prea mică pentru a funcţiona convingător.

Un plan al spaţiului urban a reprezentat primul pas în planificarea noului cartier la sud de Stockholm, Skarpnäck (1981-86). Accesele, bulevardele, pieţele, străzile şi parcurile au fost articulate la început, apoi arhitecţii au fost rugaţi să proiecteze case de-a lungul spaţiilor urbane planificate. Dreapta: schiţa originală a oraşului realizată de către arhitectul Klas Tham.



Bo01 1:10.000



Această zonă rezidențială a fost construită pentru Expoziția Națională de locuințe Bo01, găzduită în Malmø, Suedia, în 2001. Spațiul urban, perspectivele și condițiile climatice au fost analizate cu atenție înainte ca arhitecții să fie invitați să construiască fiecare parcelă. Rezultatul este un cartier urban care funcționează neobișnuit de bine.

Primele proiecte din Suedia ale lui Ralph Erskine au inspirat două dezvoltări noi interesante care demonstrează potențialul planificării axate pe ordinea „viață, spațiu, clădiri".

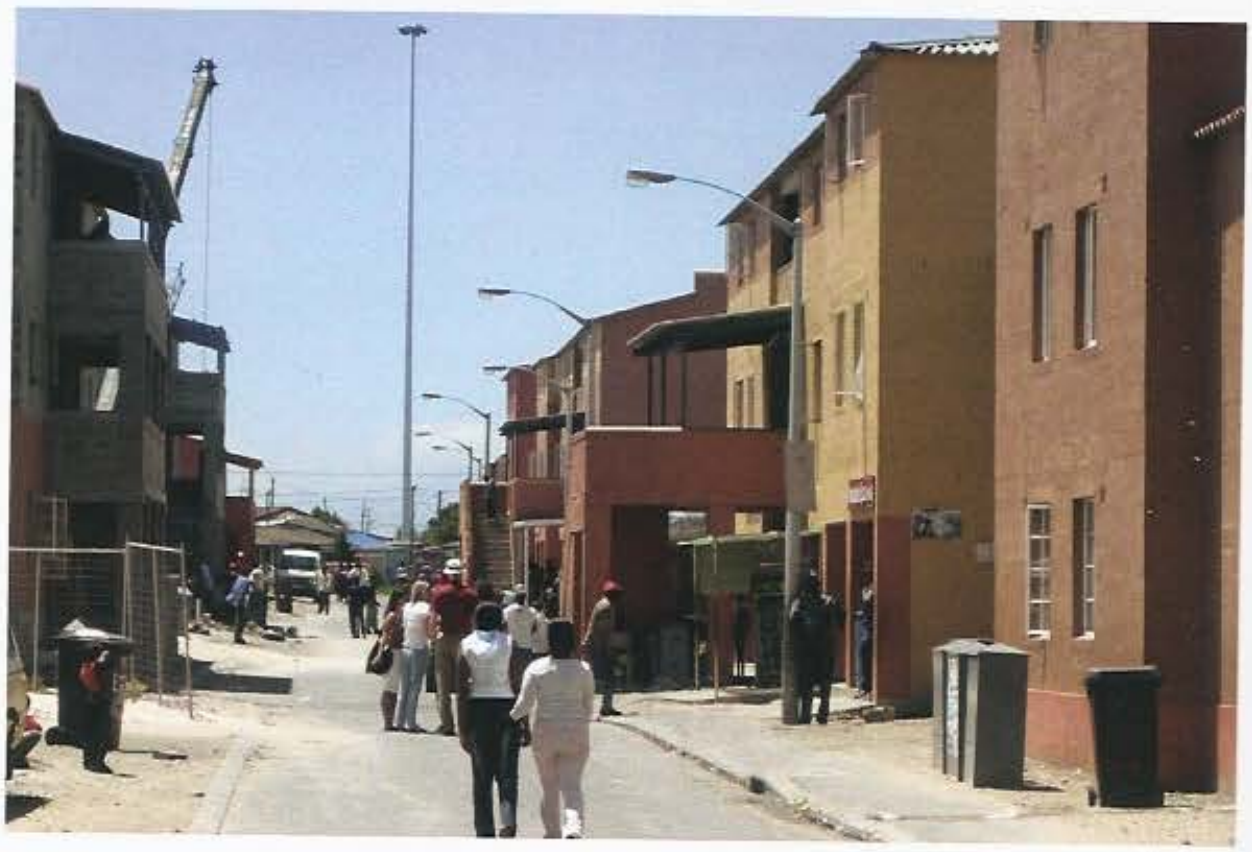
Skarpnack este o zonă urbană nouă, construită în anii 1981-1986 la sud de Stockholm, și găzduiește aproximativ 10.000 de locuitori. Planul urbanistic reprezintă o ruptură clară cu deceniile premergătoare de planificare din regiune, axate pe introducerea unor clădiri de sine stătătoare între sistemele de trafic. Dimpotrivă, acest plan indică dimensiunile și poziția spațiului colectiv în noul cartier și constituie un ghid pentru modul în care clădirile viitoare trebuie amplasate și proiectate.

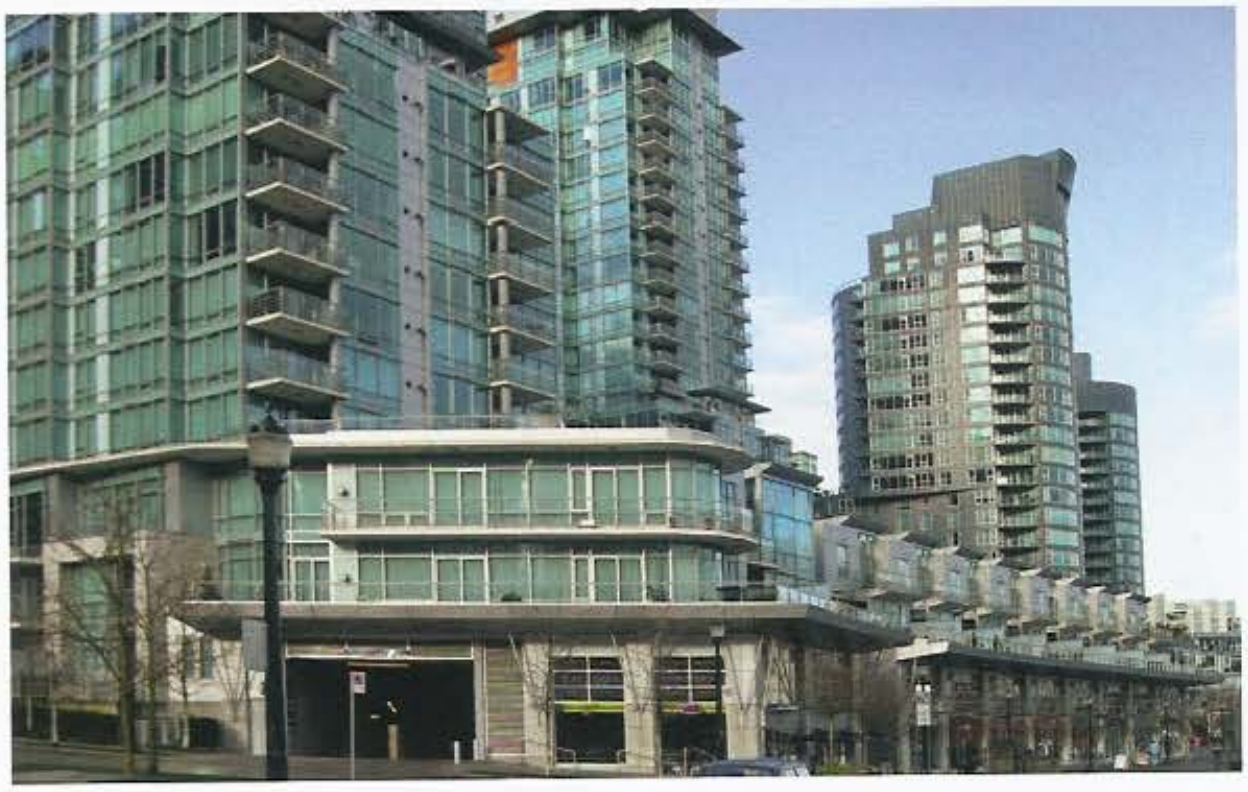
Proiectul Bo01 în Malmø, Suedia (2001) a fost construit pe principii similare. Planul urbanistic a fost dezvoltat de către profesorul Klas Tham, pe baza experiențelor anterioare cu Skarpnack și alte proiecte ale lui Ralph Erskine. Bo01 exemplifică munca atentă cu spațiul urban, cu accent pe proporțiile secvențelor spațiale, precum și pe protecția climatică, cu clădirile de mari dimensiuni adăpostindu-le pe cele mici. O atenție specială a fost acordată și variației, implicând diverși contractori și arhitecți.

Recentul oraş Almere (1976-1986), în apropiere de Amsterdam, Olanda, dispune de clădiri destul de înguste şi integrate pe verticală, cu locuințe deasupra parterelor ocupate de funcțiuni active.

Marginile permeabile ale străzilor rezidențiale reprezintă doar unul dintre principiile vizionare, sustenabile de urbanism utilizate în Vauban (1993-2006), o nouă zonă a orașului Freiburg, în sudul Germaniei.

Viața, spațiul şi clădirile sunt ordinea de zi pentru noile proiecte construite cu scopul de a înlocui treptat locuințele temporare de lângă Cape Town, Africa de Sud.





Malul apei în Vancouver, Canada, are clădiri joase de-a lungul străzii şi turnuri înalte de apartamente, retrase în spate.

Rezultatul este un cartier cu un număr neobişnuit de calităţi ce l-au făcut popular ca zonă rezidenţială, dar şi ca destinaţie pentru întregul oraş şi regiune. Bo01 este un loc în care se trăieşte bine, deoarece destinaţiile turistice regionale, malurile apei şi spaţiile în aer liber au fost atent separate, făcându-se loc pentru toate.

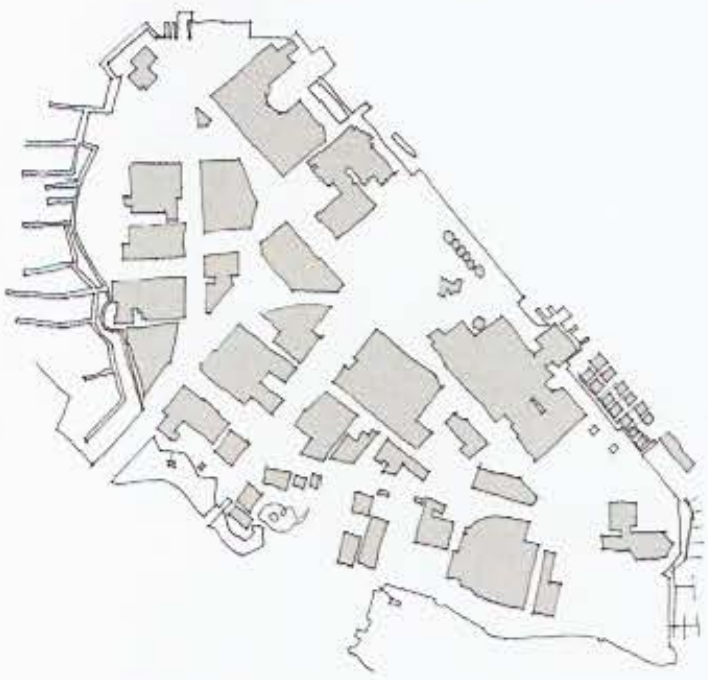
Aceste proiecte suedeze demonstrează că peisajul uman, planurile zonale şi la nivel de oraş pot fi tratate ca un întreg, cu mare atenţie pentru toate detaliile.

un oraş excepţional cu turnuri deasupra: exemplul Vancouver, Canada

În ultimii ani, Vancouver a iniţiat abordări corespunzătoare la diverse niveluri, într-un proces integrat. Dezvoltarea sa extensivă de-a lungul apei a trebuit să îndeplinească două cerinţe cheie: o densitate ridicată a clădirilor şi calitate la nivelul străzilor din noile zone urbane. Problema asigurării unei suprafeţe desfăşurate ample în paralel cu calitatea mediului la nivelul ochilor a dus la o proiectare atentă a dezvoltării, în două straturi. Nivelul inferior este de două până la patru etaje, un platou care urmează liniile construcţiilor de-a lungul străzilor oraşului. Deasupra acestui platou se ridică zgârie-nori dens construiţi, retraşi de la stradă, astfel încât să nu aibă impact asupra peisajului pietonilor. Zgârie-norii sunt proiectaţi cu o secţiune suplă, pentru a nu obtura vederea către ocean a clădirilor din spate, precum şi pentru a reduce impactul binecunoscut al vântului şi umbrei pe străzile din apropiere. În concluzie, dezvoltarea în platou din Vancouver oferă o direcţie interesantă a eforturilor de a combina scara umană şi cea de ansamblu în acelaşi proiect. Mai mult, reprezintă o inspiraţie pentru dezbaterea şi dezideratul de a crea oraşe remarcabile la nivelul ochilor, asigurând în acelaşi timp o densitate ridicată.

oraşe de calitate la nivelul ochilor – un subiect nou în şcolile de arhitectură

Există aşadar exemple internaţionale interesante despre felul în care densitatea ridicată poate fi combinată cu preocuparea pentru peisajul uman. Echilibrul este vital pentru crearea unor oraşe pline de viaţă,



Granville Island 1:10.000

Funcțiunile mixte au fost principiul călăuzitor pentru transformarea unei zone industriale parțial abandonate de pe Insula Granville, Vancouver, într-un nou parc / cartier în 1970.

Școli, un teatru, magazine și locuințe au fost construite alături de activitățile productive încă funcționale. Insula Granville este unul dintre puținele locuri din lume în care aproape toate principiile discutate în această carte au fost puse în practică.

1. *Tipologiile de trafic erau amestecate inițial în zona industrială și la fel sunt și astăzi.*
2. *Piața.*
3. *Este o regulă ca toate parterele să fie active și transparente.*
4. *Un alt principiu de proiectare este menținerea caracterului industrial. Clădirile, mobilierul urban și indicatoarele reflectă istoria industrială a zonei.*

1

2

3

4

sigure, durabile şi sănătoase. Unele probleme pot fi rezolvate prin planificarea atentă a oraşelor şi a zonelor urbane, dar este crucial ca şi arhitectura, ca punct de plecare pentru fiecare clădire în parte, să contribuie la calitatea de la nivelul ochilor.

Oraşele remarcabile la nivelul ochilor trebuie să fie tratate ca o provocare arhitecturală importantă, într-o măsură mult mai mare decât este în practica curentă. Nu cu mult timp în urmă, arhitectura se concentra într-adevăr cu atenţie asupra proiectării clădirilor la nivelul străzii. O scară mai mică, mai detaliată era utilizată acolo unde clădirile întâlneau oraşul. La rândul său, mersul pe jos în oraşe era bogat, intens şi multilateral datorită experienţelor senzoriale şi atenţiei faţă de detalii, în special la nivelul parterului.

Modernismul a introdus noi direcţii. De la parter la ultimele niveluri, clădirile au fost de regulă construite cu materiale identice, cu aceeaşi detaliere. Construcţiile coboară în mod direct şi nemediat până la trotuar, de la înălţimea celor cinci, zece sau chiar patruzeci de etaje. Acum, când consecinţele acestui tratament mecanic al clădirilor sunt bine cunoscute, este cu siguranţă timpul să punem din nou abordarea atentă a parterului pe ordinea de zi.

Cererea pentru oraşe plăcute la nivelul ochilor, cu clădiri înalte deasupra, necesită o redescoperire a arhitecturii parterelor ca disciplină aparte.

Nu vă întrebaţi ce poate face oraşul pentru clădirea voastră, ci dimpotrivă, ce poate face clădirea pentru oraş! Un răspuns imediat, evident la această provocare ar putea fi: partere atractive, care se extind mult în afara etajelor de deasupra.

Partere active cu clădiri mai înalte, dar retrase deasupra (Hobart, Australia).

Aceste case înșiruite din Copenhaga arată plictisitor și uniform văzute de sus. Cu toate acestea, privite la nivelul ochilor, acestea au atâtea calități și funcționează atât de convingător încât cea mai mare concentrare de arhitecți, împreună cu familiile lor, locuiesc aici (Copenhaga, Danemarca).

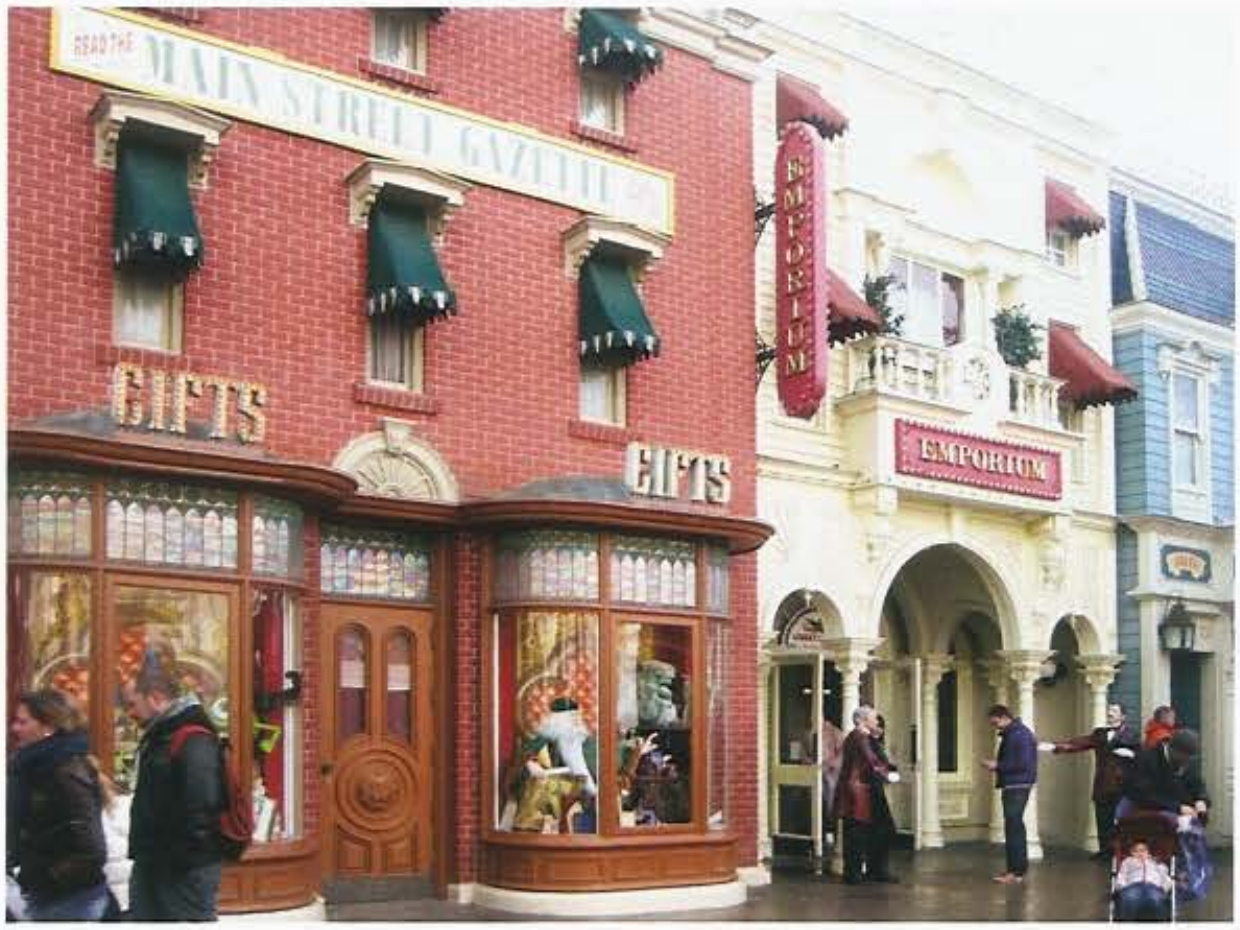
daca la scară mică
funcționează bine...

Pe lângă proiectele care tratează împreună scara de detaliu și cea de ansamblu, există un număr surprinzător de locuri funcționale care oferă un tratament atent doar la scară mică.

De la o înălțime mare , precum și de pe acoperișuri, cartierele Copenhagăi cu case modeste înșiruite (1873-89) arată uniform și plictisitor. Stradă după stradă, case aproape identice se aliniază în rânduri joase și egale. Nu se pot umple prea multe pagini cu impresii despre cum se văd din elicopter.

Cu toate acestea, la nivelul ochilor, aceste case înșiruite au tot felul de calități. Spațiul străzii este atent dimensionat, există grădini și amenajări peisagere în fața lor, spații bine gândite, o mare variație în detalii, traficul nu prezintă pericole și climatul e bun. Pe scurt, îndeplinesc aproape

Scara umană este întotdeauna tratată cu o deosebită atenție când numărul de vizitatori are un impact economic. Disneyland, în Paris, Franța, nu exercită o mare atracție din avion, dar jos, la nivelul ochilor, divertismentul funcționează perfect. Pentru a consolida atmosfera plăcută, primitoare, etajele superioare ale clădirilor sunt reduse la 80% din dimensiunea obișnuită.



toate cerințele pentru un bun peisaj la scară umană; iar locuitorii sunt atât de ocupați profitând de opțiunile care li se oferă, încât rareori au timp să se gândească la cât de uniform şi plictisitor arată cartierul lor de sus şi din afară.

Experiența unor zone de acest gen subliniază faptul că, în cazul în care unul sau mai multe niveluri ale planificării trebuie sacrificate, în niciun caz nu poate fi nivelul de detaliu: peisajul uman.

Este de asemenea interesant faptul că aceste cartiere, unde calitatea este vizibilă la scară mică, se află printre cele mai căutate şi mai scumpe din oraş. Tot aici locuieşte şi cea mai mare concentrare de arhitecți împreună cu familiile lor: evident, arhitecții ştiu foarte bine cum le place să trăiască.

Zona independentă Christiania din Copenhaga este un alt exemplu despre cum abordarea atentă a scării umane este o premisă importantă pentru capacitatea comunității de a funcționa ca zonă pietonală şi ca model social alternativ.

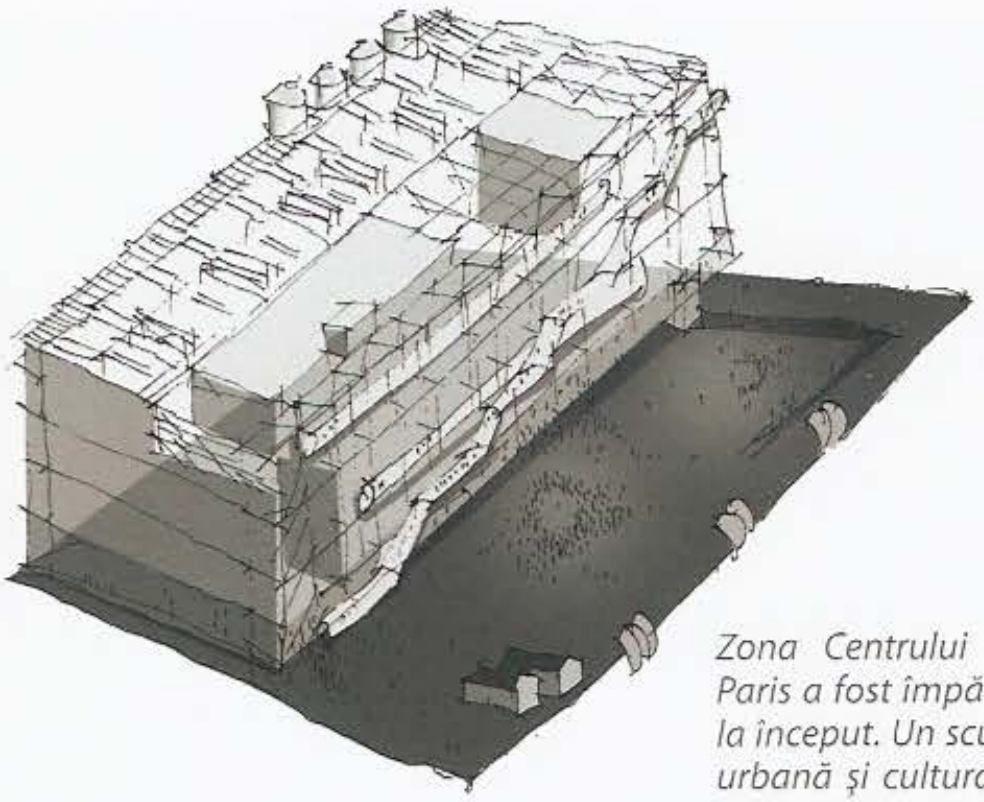
scara umană – un factor care determină dacă oamenii se simt încurajați

Faptul că scara umană este decisivă pentru vitalitatea şi atractivitatea unei zone este subliniat de atenția sporită acordată peisajului uman în parcurile de distracții, târguri şi expoziții, în piețe şi în stațiunile de vacanță. Acestea au în comun oferirea unor bune condiții la nivelul ochilor pentru vizitatori. Vederea panoramică şi perspectiva din elicopter nu joacă niciun rol aici, şi pe bună dreptate.

viața, spațiul, clădirile – în orașe existente

Metoda de lucru care pune vitalitatea spațiului urban în centrul atenției este la fel de importantă în îmbunătățirea zonelor urbane existente.

În multe cazuri, peisajul uman a fost neglijat timp de ani de zile în orașe, adesea ca rezultat direct al trecerii traficului rutier în prim-plan.



Zona Centrului Pompidou din Paris a fost împărţită în două de la început. Un scuar pentru viaţa urbană şi cultura informală şi o clădire pentru evenimente culturale mai formale.

În contrast cu Muzeul Guggenheim din Bilbao, Spania, care este închis pe toate părţile (deasupra), acest muzeu din Melbourne (stânga sus) a fost proiectat pentru a încadra un spaţiu urban foarte atractiv (Federation Square, Melbourne, Australia).

Noua Operă din Oslo, Norvegia, şterge graniţele dintre oraş şi clădire. Suprafeţele acoperişului au fost concepute ca spaţiu urban care invită oamenii să escaladeze clădirea.

Treptat, aproape toate oraşele au creat departamente de trafic care calculează cantitatea de trafic şi evaluează condiţiile de parcare an după an. Aceştia colectează date şi fac prognoze, modele de trafic şi analize de impact, iar între timp maşinile au devenit tot mai vizibile şi mai omniprezente în planificarea urbană.

În schimb, rareori a dat cineva atenţie la ceea ce se întâmplă cu viaţa oraşului şi cu pietonii. Vitalitatea urbană a fost considerată de la sine înţeleasă timp de zeci de ani. Este ceva care a fost dintotdeauna acolo, iar impactul deteriorării sale constante a fost rareori studiat.

În timp ce traficul auto a devenit mai vizibil în planificare, activităţile umane din oraşe au fost luate din ce în ce mai puţin în considerare.

Prioritățile trebuie reorganizate şi aici. Viaţa oraşului trebuie să fie vizibilă şi tratată la acelaşi nivel cu celelalte funcţiuni urbane. Vitalitatea trebuie să aibă prioritate şi în oraşele existente.

facând viaţa oraşelor vizibilă

Planificarea noilor zone urbane trebuie să înceapă cu anticipările şi prognozele privitoare la modelele viitoare de activitate. În zonele urbane existente, un punct de plecare evident ar fi studierea vieţii deja prezente a oraşului şi folosirea acestor informaţii pentru a face planuri cu privire la unde şi cum să fie consolidată.

studiul vieţii urbane din Copenhaga – în ultimii 40 de ani

Studii periodice ale vieţii în spaţiile publice au fost introduse în Copenhaga în 1968, iar peste ani s-au dovedit un instrument extrem de valoros pentru planificarea oraşului şi pentru îmbunătăţirile peisajului uman. Metodele au fost iniţial dezvoltate ca parte a unui proiect de cercetare din Şcoala de Arhitectură din cadrul Royal Danish Academy of Fine Arts.

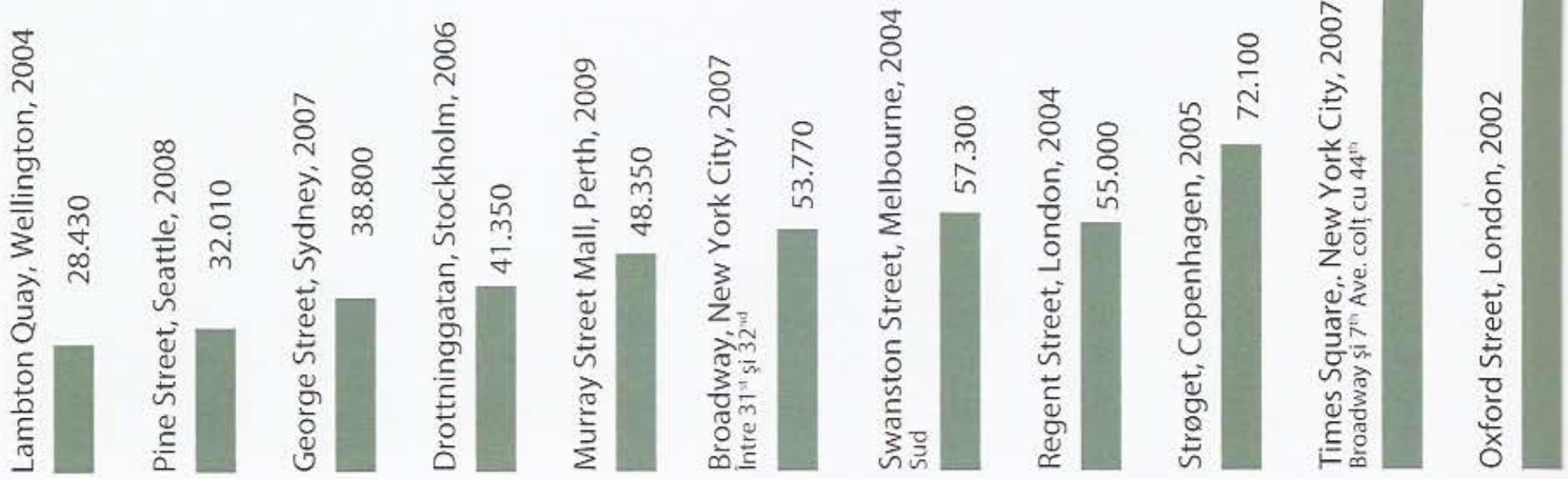
Simplu spus, metodele implică cartografierea şi evaluarea spaţiului urban şi înregistrarea vitalităţii urbane în locul respectiv. De obicei, înregistrarea vieţii urbane arată amploarea activităţilor pietonale şi de şedere în anumite momente, zile sau diverse anotimpuri ale anului. Aceasta este o modalitate simplă şi necostisitoare de a avea o imagine de ansamblu destul de precisă a modului în care funcţionează spaţiul şi ce fel de activităţi găzduieşte.

Folosind exact aceleaşi metode, studiile se pot repeta la o dată ulterioară, de exemplu la doi, cinci sau zece ani mai târziu, pentru a arăta evoluţia şi schimbările în felul cum este utilizat oraşul. Acolo unde a fost deviat traficul şi s-au făcut îmbunătăţiri spaţiale, efectul schimbărilor poate fi citit destul de uşor. Pe scurt, aceste metode fac posibilă dezvoltarea şi monitorizarea vitalităţii urbane.[1] În Copenhaga, studiile vieţii în spaţiul public s-au transformat într-un instrument cheie de planificare, care face posibil ca politicienii şi urbaniştii să aibă informaţii despre cum se schimbă oraşul, precum şi despre cum poate fi îmbunătăţit.

Viaţa urbană devine vizibilă şi de-a lungul anilor a fost un factor decisiv pentru realizarea a numeroase îmbunătăţiri calitative ale spaţiului public din Copenhaga.

conferind vizibilitate vitalității urbane

Studiile vieții urbane efectuate folosind metode identice de înregistrare oferă posibilitatea valoroasă de a compara nivelurile de activitate și modele de comportament în orașe, în diferite părți lumii. [2] Traficul pietonal într-o zi de vară între 8 am și 10 pm.
Wellington și Stockholm între 10 am și 6 pm.



studiul vieții urbane – un instrument de planificare universal

Deși valoarea studiilor sistematice asupra vitalității urbane ca instrument în politicile și planificarea urbană a fost demonstrat în Copenhaga din 1968, astăzi tinde să fie ignorată de urbaniști, care pun aceste date pe picior de egalitate cu cele privitoare la trafic.

În anii care au urmat cercetării inițiale, studiile vieții urbane ca instrument de planificare au fost dezvoltate în continuare prin analiza proiectelor de revitalizare urbană în orașe cu caractere foarte diferite, în diferite părți ale lumii și în regiuni cu climă total diferită.

Viața urbană a fost studiată în conglomerate urbane, variind în mărime de la orașe mici de provincie la metropole, cum ar fi Londra (2004) și New York (2007-2009). Lista de orașe în care au fost aplicate aceste metode în ultimele două decenii oferă o indicație a variației geografice și culturale: Europa (Oslo, Norvegia; Stockholm, Suedia; Riga, Letonia și Rotterdam, Olanda), Africa (Cape Town, Africa de Sud), Orientul Mijlociu (Amman, Iordania), Australia (Perth, Adelaide, Melbourne, Sydney și Brisbane, Australia; Wellington și Christchurch, Noua Zeelandă) și America de Nord (Seattle, Washington și San Francisco, California).[3]

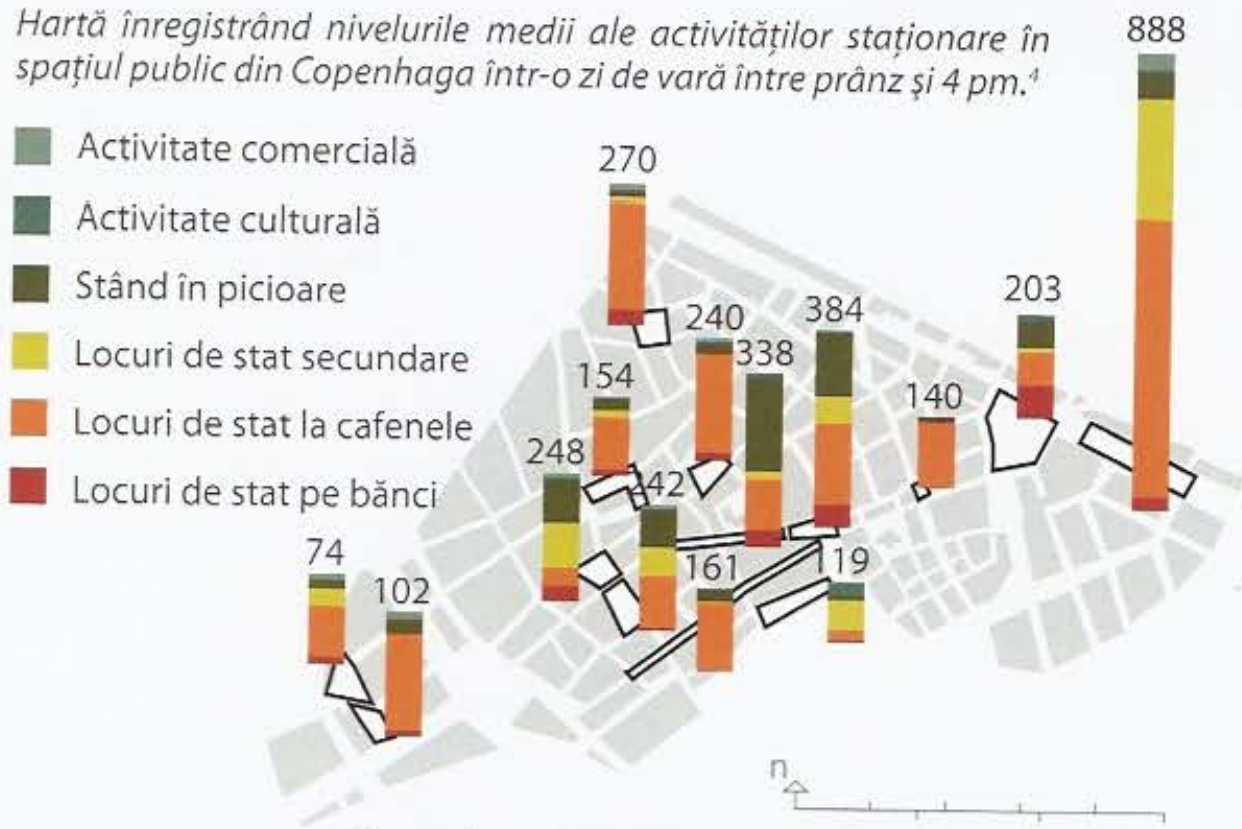
Munca desfășurată în aceste orașe a furnizat o imagine detaliată a caracterului și gradului de vitalitate urbană, care poate fi utilizată în planificarea locală. Într-un context mai larg, studiile au oferit o imagine de ansamblu valoroasă a modelelor culturale și tendințelor de dezvoltare în diferite părți ale lumii. Având date din diferite orașe, au fost de asemenea posibile diverse comparații și transferul de cunoștințe și soluții de la oraș la oraș.

viața spațiului urban a căpătat vizibilitate

Treptat, metodele folosite pentru a studia viața urbană s-au dezvoltat și au devenit mai rafinate. În multe orașe, diversele tentative de a sistematiza informațiile despre vitalitatea urbană au evoluat în proceduri fixe, iar proiectele urbane de revitalizare sunt analizate în mod regulat pentru

Studiile asupra vieții urbane sunt de obicei conduse prin înregistrări efectuate manual, care oferă observatorilor datele necesare, precum și cunoștințe de primă-mână despre modul în care funcționează spațiul urban.

Hartă înregistrând nivelurile medii ale activităților staționare în spațiul public din Copenhaga într-o zi de vară între prânz și 4 pm.[4]



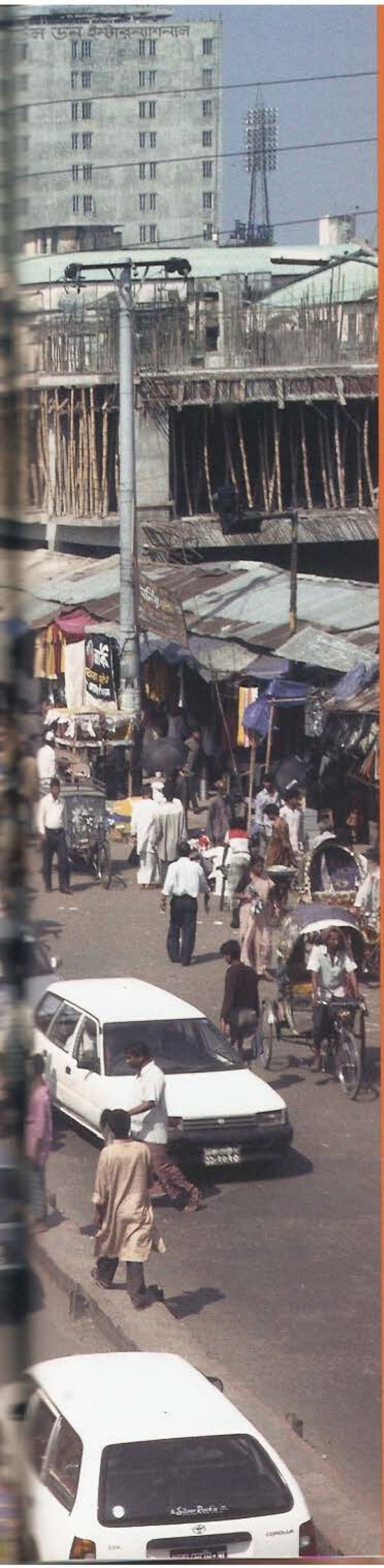
a oferi o bază discuțiilor politice și obiectivelor orașului. Acum, după mulți ani de neglijare, eforturile dedicate dimensiunii umane în cadrul politicilor urbane dispun în sfârșit de instrumente și practici de planificare adecvate.

mai întâi viața, apoi spațiul, apoi clădirile – o cerință universală pentru urbaniști

Așa cum experiențele noilor proiecte subliniază necesitatea de a trata viața, spațiul și clădirile în această ordine, experiențele din orașele și zonele urbane existente indică faptul că vitalității urbane trebuie să i se confere vizibilitate și prioritate în procesele de planificare. Mai întâi viața, apoi spațiul, apoi clădirile este o cerință universală pentru procesele de planificare, în secolul 21.

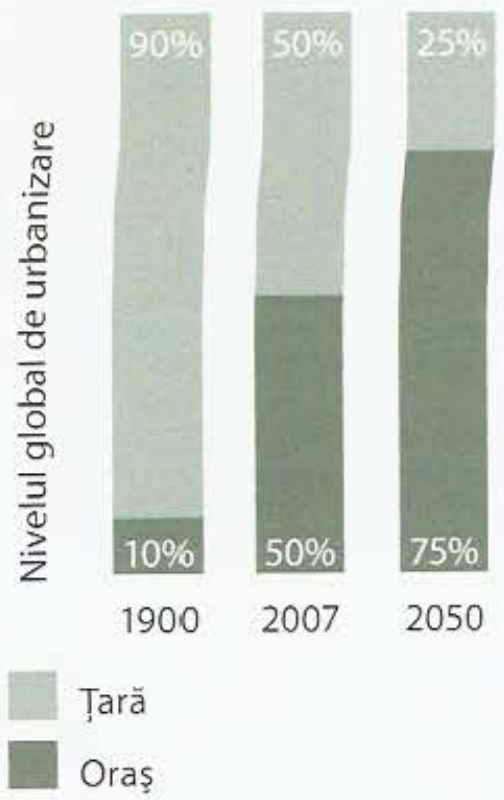
Un amplu studiu al vitalității urbane a fost realizat în Perth, Australia, în 1993. De atunci au fost făcute multe îmbunătățiri ale spațiului urban și un studiu din 2009 arată că nivelul de activitate în oraș s-a dublat. Fotografiile arată scene de pe trotuar, înainte și după intervențiile de îmbunătățire.

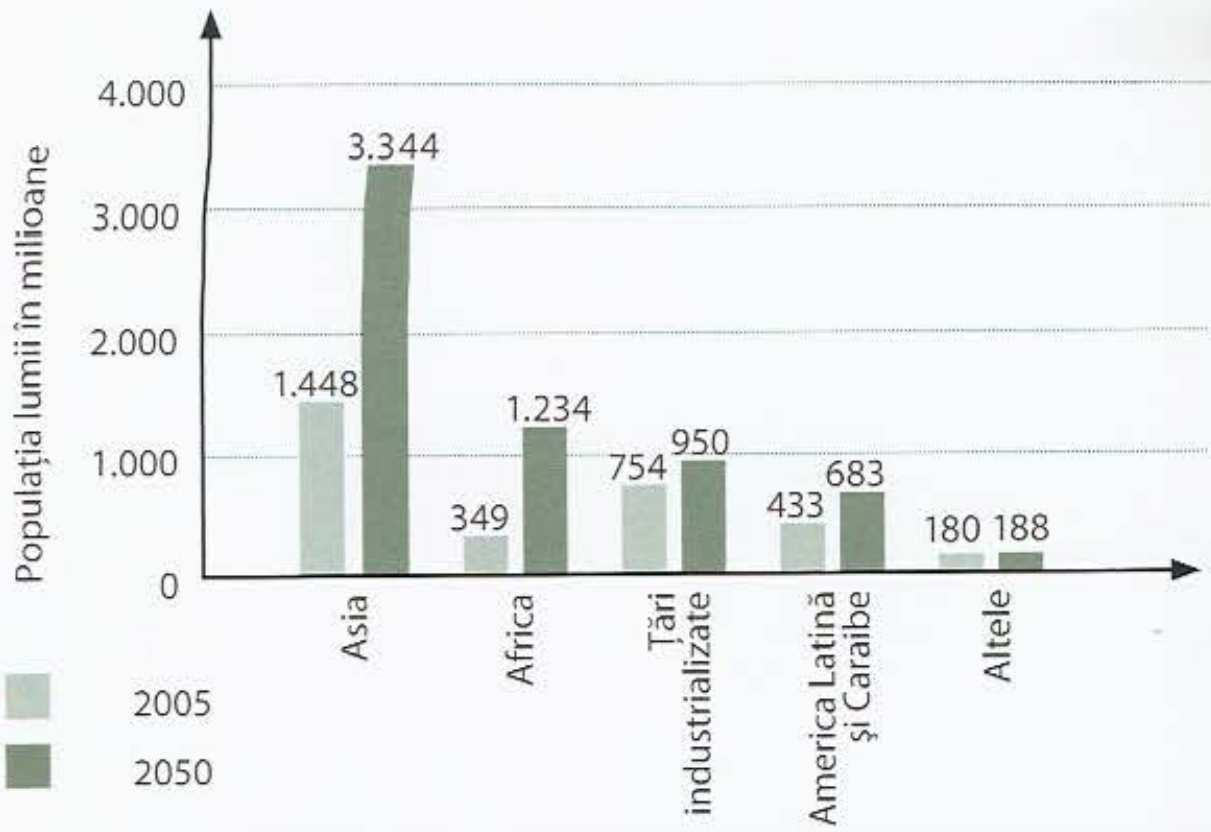
HOTEL GARDEN



6

Oraşe în curs de dezvoltare





Sus: Mai mult de jumătate din populația lumii trăiește acum în orașe, iar procentul este de așteptat să crească la 75% înainte de 2050.[1] Dreapta sus: dezvoltarea anticipată a populației în orașele din întreaga lume: 2005-2050.[2]

De-a lungul istoriei, spațiul urban a servit ca loc de întâlnire, schimb și conexiune; cele mai multe orașe ale lumii oferă în continuare cadrul pentru aceste funcții vitale (zi de piață, Chichicastenango, Guatemala).

În multe orașe, creșterea traficului a exercitat o mare presiune asupra funcțiunilor tradiționale ale spațiului urban (Amman, Iordania).

6.1
Oraşe în curs de dezvoltare

dimensiunea umană – o problemă crucială oriunde în lume

Există argumente puternice pentru prioritizarea planificării urbane umaniste, care se îngrijeşte de utilizatorii spaţiului urban. Iar încurajările de a merge pe jos sau cu bicicleta şi a lua parte la viaţa oraşului ar trebui să fie lansate în oraşele de pretutindeni, indiferent de nivelul de dezvoltare economică.

Sunt multe condiţii actuale care subliniază importanţa dimensiunii umane în planificărea urbană în oraşele în creştere rapidă din ţările în curs de dezvoltare.

majoritatea populaţiei trăieşte azi în oraşe care cresc exploziv

Pe parcursul unui secol, populaţia totală a lumii a crescut cu o viteză uluitoare de la 1,65 miliarde de persoane în 1900 la aproximativ 6 miliarde în 2000 şi se anticipează că va ajunge la 9 miliarde în 2050.[3]

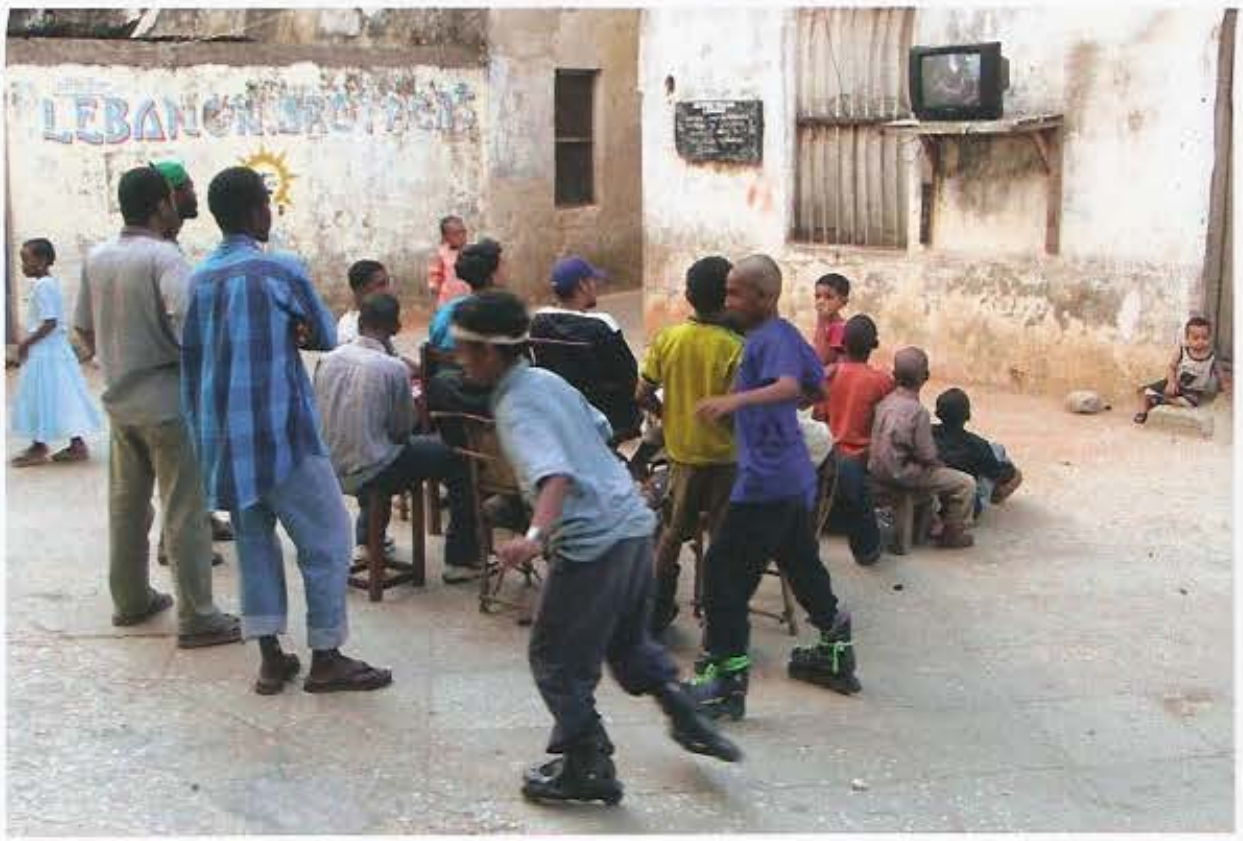
Această creştere dramatică este vizibilă cu precădere în aglomeraţiile urbane. În 1900 zece la sută din populaţia lumii locuia în oraşe. Până în anul 2007, această cotă a ajuns la 50% şi se aşteaptă ca 75% din populaţia lumii să fie urbană în 2050.[4]

suprapopularea şi sărăcia fac spaţiul colectiv şi mai preţios

Creşterea rapidă a populaţiei urbane din ţările în curs de dezvoltare este un catalizator pentru multe probleme şi provocări.

În multe regiuni, problema locuinţelor pentru această creştere de populaţie în mediul urban a dus la răspândirea zonelor de aşezări informale, dens populate, construite primitiv şi lipsite de aproape orice fel de servicii.

Atunci când nu domină traficul motorizat, funcţiunile tradiţionale ale spaţiului urban ca loc de întâlnire, schimb şi conexiune continuă în echilibru (hutong în Beijing, China).



În multe țări în curs de dezvoltare, numeroase activități zilnice importante au loc în aer liber în spațiul urban. Cultura, condițiile climatice și economice fac în așa fel încât viața în spațiul urban să aibă un mare impact asupra calității și condițiilor de viață în aceste orașe (TV, Zanzibar, Tanzania, comerț de stradă, Dhaka, Bangladesh și coafor, Hanoi, Vietnam).

Presiunea asupra oraşelor conduce de asemenea la suprapopularea zonelor de locuit existente, fapt care copleşeşte reţelele edilitare, sistemul de trafic şi, bineînţeles, spaţiul colectiv şi parcurile. În plus, în apropierea oraşelor se construiesc cu viteze record noi complexe de locuinţe cu construcţii înalte, dense, unde spaţiul colectiv este de regulă sub-dimensionat şi de slabă calitate.

Un lucru comun majorităţii locuitorilor urbani din ţările în curs de dezvoltare este nivelul de trai extrem de modest. Tocmai în aceste zone cu o densitate mare a populaţiei şi resurse economice limitate, spaţiile în aer liber au o influenţă foarte mare asupra condiţiilor de trai. În măsura în care este posibil, multe activităţi obişnuite se desfăşoară în afara locuinţelor, pe străzi, în pieţe sau în alte zone comune.

În multe regiuni, cultura, tradiţia şi clima au stimulat o viaţă bogată şi polivalentă în aer liber, care dintotdeauna a jucat – şi încă joacă – un rol important în condiţiile de viaţă şi în calitatea acesteia. În aceste oraşe, în special, este important să se asigure şi pe viitor disponibilitatea unui număr suficient de spaţii funcţionale în aer liber: parcuri, pieţe şi libertatea de exprimare în zonele urbane existente şi noi.

argumente pentru menţinerea şi consolidarea traficului pietonal şi de biciclete

Odată cu necesitatea dezvoltării economice şi a transportului pe distanţe mai mari către noi locuri de muncă, creşterea rapidă a oraşelor şi concentrările masive de locuitorii din mediul urban duc la presiuni inadmisibile asupra infrastructurii rutiere.

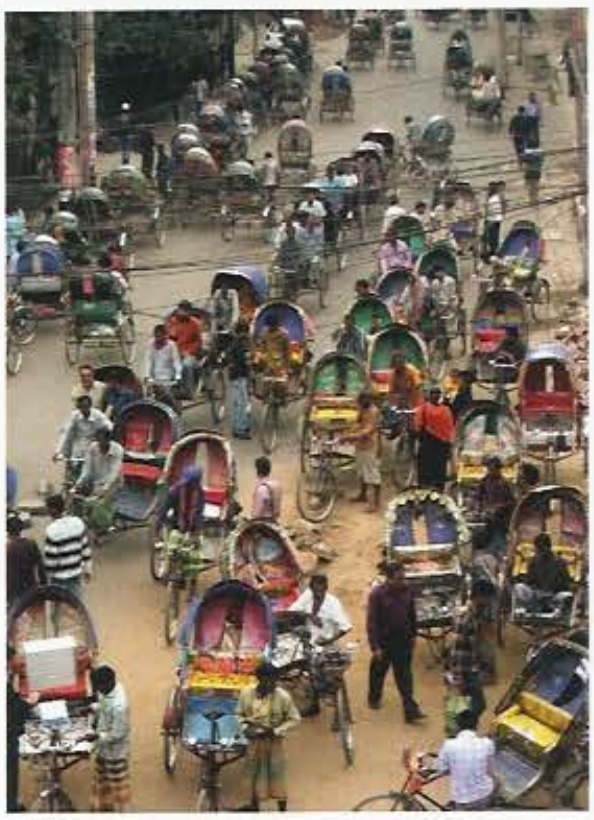
În timp ce accesul la autoturisme şi transport motorizat va creşte cu timpul, pentru moment, marea majoritate a locuitorilor au acces foarte limitat sau deloc la maşini şi motociclete. Transportul public este însă, de obicei, slab dezvoltat, costisitor şi lent.

În mod tradiţional, mersul pe jos sau cu bicicleta au jucat un rol important în mobilitatea acestor grupuri ale populaţiei; o mare parte din

Multe dintre noile zone rezidenţiale sunt construite în conformitate cu principiile şi ideologiile care dau prioritate foarte scăzută activităţilor în aer liber (Beijing, China).

ricşe în Dhaka, Bangladesh

Circa 400.000 de ricşe oferă un transport ieftin şi durabil pentru cei 12 milioane de locuitori din Dhaka, Bangladesh. Se estimează că afacerea ricşelor asigură pâinea a peste un milion de oameni. Discuţiile despre îmbunătăţirea traficului auto adesea încep cu argumentul că ricşele „sunt în calea progresului". Din păcate, conflictele de acest gen sunt frecvente în multe ţări în curs de dezvoltare din punct de vedere economic.[5]



locuitorii din mediul urban continuă să se bazeze pe ele sau pe transportul public. Cu toate acestea, creşterea motorizării reduce dramatic posibilitatea deplasărilor pietonale şi pe bicicletă; în timp ce unele grupuri devin mai mobile, altele, mai numeroase încă, pierd din mobilitate şi în multe cazuri rămân fără opţiuni reale de transport. Există aşadar argumente puternice şi convingătoare pentru furnizarea unor condiţii bune de mers pe jos şi cu bicicleta, în siguranţă şi confort, pentru locuitorii oraşelor din ţările în curs de dezvoltare. Fireşte, dezvoltarea opţiunilor de mers pe jos şi cu bicicleta nu trebuie să fie privite ca o măsură temporară pentru cei mai săraci membri ai populaţiei. Mai degrabă, trebuie considerată o investiţie proactivă în îmbunătăţirea condiţiilor de trai şi dezvoltarea sistemelor durabile de transport pentru reducerea poluării, riscurilor de trafic şi servirea tuturor grupurile sociale. În aceste oraşe, un sistem funcţional de mers pe jos şi cu bicicleta reprezintă o premisă importantă pentru un sistem eficient de transport public.

creşterea economică
şi scăderea calităţii vieţii

În general, oraşele în creştere din ţările în curs de dezvoltare au o serie de trăsături comune. Traficul tradiţional de pietoni şi de biciclete este în declin, iar traficul motorizat se amplifică rapid, umplând oraşele până la refuz. În paralel cu semnele de creştere economică, în multe oraşe, în special în Asia, se înregistrează scăderea calităţii vieţii.

Maşinile şi motocicletele sunt blocate în ambuteiaje interminabile, durata deplasărilor se dilată pentru toată lumea, iar problemele de zgomot, poluarea aerului şi accidentele de circulaţie se înmulţesc zi de zi. Condiţiile pentru pietoni şi biciclişti sunt intolerabile de multă vreme, dar sunt acceptate din necesitate. Pietonii se împing înainte pe trotuarele aglomerate, care nu au fost încă copleşite de maşini, sau merg pe carosabil cu tot cu coşuri, sacoşe şi copii, în timp ce bicicliştii fac slalom prin trafic.

Activităţile tradiţionale în aer liber – artizanat, expoziţii de stradă, comerţ ambulant pe trotuare şi tarabe cu mâncare sau chioşcurile de-a lungul clădirilor – sunt, de asemenea, sub presiune. În fiecare zi, spaţiul se reduce în favoarea locurilor de parcare şi a traficului, iar orice fel de activitate în aer liber este afectată negativ de zgomot, poluare şi nesiguranţă. Se construieşte în spaţiile libere, parcurile sunt transformate în locuri de parcare şi locurile de joacă dispar pur şi simplu. În fiecare zi, situaţia se înrăutăţeşte puţin câte puţin.

Se poate afirma că dezvoltarea dramatică a traficului a însemnat o reducere semnificativă a posibilităţilor de exprimare şi a calităţii vieţii pentru multe grupuri de populaţie, în special pentru cele mai lipsite de mijloace economice.

În contrast cu această imagine de ansamblu a oraşelor în creştere ale căror probleme se înmulţesc pe zi ce trece, unele politici lansate de edili şi urbanişti vizionari în căutarea unor soluţii constituie o sursă de inspiraţie.

Doar cu câţiva ani în urmă, oraşele din Vietnam erau dominate de traficul de biciclete. Astăzi, aceste oraşe au fost invadate de motociclete. Transportul motorizat oferă o mai bună mobilitate pentru anumite grupuri sociale, dar creează numeroase probleme pentru calitatea oraşului.

Creşterea rapidă a Curitibei, în Brazilia, a fost concentrată în coridoare liniare de-a lungul bulevardelor cu noile autobuze. Transportul cu autobuzele rapide pe benzile dedicate a devenit mai târziu o sursă de inspiraţie pentru multe oraşe.

inovaţii cu privire la dezvoltarea urbană şi transport: Curitiba, Brazilia

Desigur că şi ei pun accentul pe soluţiile de trafic, dar fac, în acelaşi timp, şi eforturi pentru consolidarea vieţii urbane şi îmbunătăţirea opţiunilor de mers pe jos şi cu bicicleta, ca verigă în politicile generale de îmbunătăţire a potenţialului economic, calităţii urbane şi condiţiilor de viaţă.

În ultimele decenii, numeroase oraşe au construit noi sisteme de metrou, trenuri şi tramvai. Acestea necesită însă investiţii substanţiale şi de multe ori durează ani de zile pentru a fi realizate. O serie de oraşe au optat în schimb pentru BRT: Bus Rapid Transport (Transport cu autobuze rapide). Acest „metrou pe roţi de cauciuc" este interesant ca soluţie deoarece este ieftin, uşor de pus în aplicare şi poate transporta un număr mare de pasageri, rapid şi confortabil.

Curitiba, un oraş în curs de dezvoltare din sudul Braziliei, a demonstrat un adevărat spirit de pionierat în domeniul transportului. În perioada 1965-2000, populaţia oraşului a crescut de la 500.000 la 1.500.000 şi continuă să crească. Începând din 1965, dezvoltarea a fost organizată în jurul a cinci străzi cu trasee de autobuz pornind ca degetele unei mâini din centrul oraşului. Aceste rute sunt servite de autobuze mari, cu mai multe articulaţii. Staţii de autobuz construite special permit pasagerilor să urce şi să coboare rapid, iar semafoare cu undă verde pentru autobuze la fiecare intersecţie fluidizează traficul.

Două alte elemente-cheie în planul vizionar al primarului Jamie Lerner sunt traseele scurte, convenabile către autobuze şi accesul bicicletelor pe străzile cu autobuze. Un număr mare de parcuri nou înfiinţate şi

un sistem complex de străzi şi piețe pietonale în centrul oraşului fac loc pentru libera exprimare în acest oraş în creştere accelerată.

În concluzie, Curitiba este un model prin felul în care asigură condiții bune pentru traficul pietonal şi biciclete, dând prioritate vieții urbane în ciuda provocărilor economice şi a unei populații în creştere.

inovații cu privire la calitatea urbană şi sustenabilitatea socială: Bogota, Columbia

Bogota, Columbia, un oraş sud-american de şase milioane de locuitori, a pus în mişcare un proces de planificare urbană remarcabil din 1995 până în prezent. În special între anii 1998 şi 2001, sub conducerea primarului Enrique Penalosa, eforturile de a îmbunătăți calitatea oraşului au fost prioritare. Într-un loc în care doar 20% din locuitori deținеau o maşină, de ani de zile cea mai mare parte a investițiilor în transport erau dedicate îmbunătățirii traficului auto.

Un amplu sistem BRT (Bus Rapid Transport) a fost introdus şi în Bogota, Columbia, în 1999. Ca şi în Curitiba, autobuzele Transmillenio au benzi dedicate şi oferă un transport considerabil mai rapid prin oraş decât ar putea spera un şofer de pe străzile blocate de trafic.

Un element important în lucrările de renovare urbană în Bogota, Columbia, a fost asigurarea unor condiții mai bune pentru pietoni şi bicicliști. Trotuarele au fost îmbunătățite pe multe străzi şi au fost realizate multe căi pietonale şi de biciclete prin centurile verzi ale orașului, precum şi în noile zone rezidențiale.

Începând cu anul 1998, prioritățile s-au schimbat către ameliorarea mobilității şi condițiilor de trai pentru restul de 80% din populație. Locuitorii fără automobile aveau nevoie de posibilitatea de a merge pe jos, cu bicicleta şi de a folosi mijloace eficiente de transport public pentru deplasare.

A fost implementat un program pentru îmbunătățirea condițiilor de trafic pietonal şi pentru biciclete. Blocate de autoturisme parcate timp de ani de zile, trotuarele au fost deblocate şi renovate; s-au construit de asemenea 330 km de piste ciclabile. Bicicletele au fost considerate un mijloc practic şi ieftin de transport, în măsură să asigure o mobilitate sporită locuitorilor din cartierele mai sărace. În noile cartiere urbane, au fost prevăzute trasee de bună calitate, pietonale şi pentru biciclete înaintea drumurilor pentru traficul auto.

Ca şi în Curitiba, un element cheie în planificarea generală din Bogota a fost adoptarea unui sistem extins de autobuze BRT cu benzi dedicate.

Sistemul de autobuze Transmillenio, introdus în jurul anului 2000, a redus radical durata necesară pentru a traversa oraşul. Obiectivul general al planului a fost sprijinirea dezvoltării economice şi sociale a oraşului, asigurând condiţii mai bune de mobilitate locuitorilor mai puţin privilegiaţi. Cu cât este mai uşor de mers pe jos sau cu bicicleta, iar transportul public mai rapid, cu atât este mai simplu de ajuns la locul de muncă oriunde ai locui în oraş. Autobuzele Transmillenio au o viteză medie de 29,1 km / oră trecând pe lângă ambuteiaje, iar sistemul este utilizat zilnic de 1,4 milioane de pasageri. În medie, fiecare pasager câştigă 300 de ore anual, orele pe care le petreceau în trafic, care pot fi acum folosite pentru scopuri productive sau petrecerea timpului alături de familie.

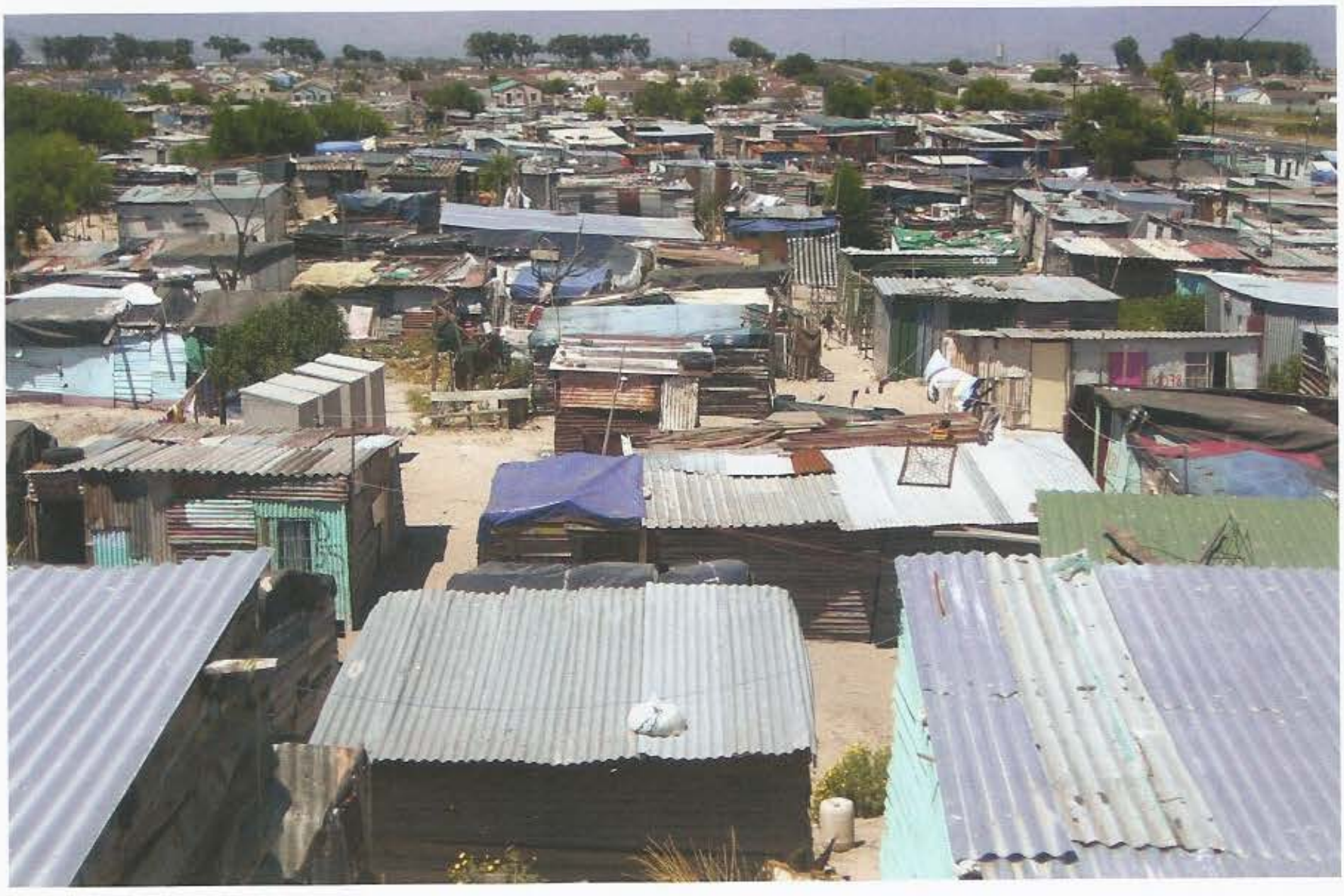
Planul general nu a neglijat nici opţiunile de recreere. În numai câţiva ani, 900 de noi parcuri şi scuaruri au fost construite, în special în zonele dens populate, unde locuinţele sunt mici şi nevoia de spaţiu liber foarte mare.[6]

„Ciclovia", Bogota, Columbia. În fiecare duminică, între orele 7 am şi 2 pm, 120 km de stradă sunt închişi pentru maşini şi deschişi cicliştilor şi jocurilor de stradă. De-a lungul anilor, Ciclovia a devenit foarte populară; într-o duminică obişnuită, mai mult de un milion de oameni ies pe străzi pentru a merge pe jos, cu bicicleta, pentru a se întâlni şi saluta.

Urbaniştii din multe oraşe mari din ţările dezvoltate sau în curs de dezvoltare au fost inspiraţi de exemplele din Curitiba şi Bogota, de implementare a programelor de îmbunătăţiri urbane şi sociale. Principiile sistemelor cu prioritate de tip BRT, în special, au fost preluate printre altele în Jakarta, Guatemala City, Guangzhou, Istanbul, Mexico City, Brisbane şi Los Angeles.

Introducerea străzilor dedicate bicicletelor la sfârşit de săptămână – La Ciclovia – este o altă iniţiativă din Bogota. Ideea are de acum adepţi în întreaga lume şi este folosită în mai multe oraşe. Modelul Cicloviei presupune ca un număr de străzi să fie închise pentru traficul rutier duminica, acolo unde volumul de trafic reclamă mai puţin spaţiu. Străzile sunt în schimb transformate în piste de biciclete şi locuri de joacă, unde locuitorii oraşului se pot bucura de aer curat, pot face sport, îşi pot învăţa copiii să meargă pe bicicletă şi se bucură de avantajele pedalatului prin oraş. În fiecare duminică dimineaţa, Bogota închide 120 de km de stradă traficului auto. În timp, Ciclovia s-a dezvoltat într-un fel de petrecere de stradă, cu mai mult de un milion de participanţi în fiecare săptămână.

În ultimii ani, numeroase alte oraşe au adoptat strategia de a folosi străzile oraşului ca zone pentru pietoni, biciclete şi fără trafic auto la sfârşit de săptămână. În 2008, New York a introdus prima dată „străzile de vară", iar diverse alte oraşe americane, care încearcă de asemenea să dezvolte o cultură a bicicletelor, au preluat ulterior ideea.



În timpul anilor de apartheid din Africa de Sud, locuitorii de altă culoare decât albă au fost alungaţi în localităţi din afara oraşelor. Zone ca aceasta, în apropiere de Cape Town, sunt cunoscute pentru densitatea populaţiei, calitatea slabă a construcţiilor şi sărăcia covârşitoare.

Ameliorarea condițiilor din localitățile limitrofe este prioritară pe agenda politică. Spațiul public utilizat pentru activitățile de zi cu zi a fost selectat ca zonă evident oportună pentru îmbunătățiri rapide și pe scară largă (Cape Town, Africa de Sud).

„programul locuri demne" din Cape Town, Africa de Sud

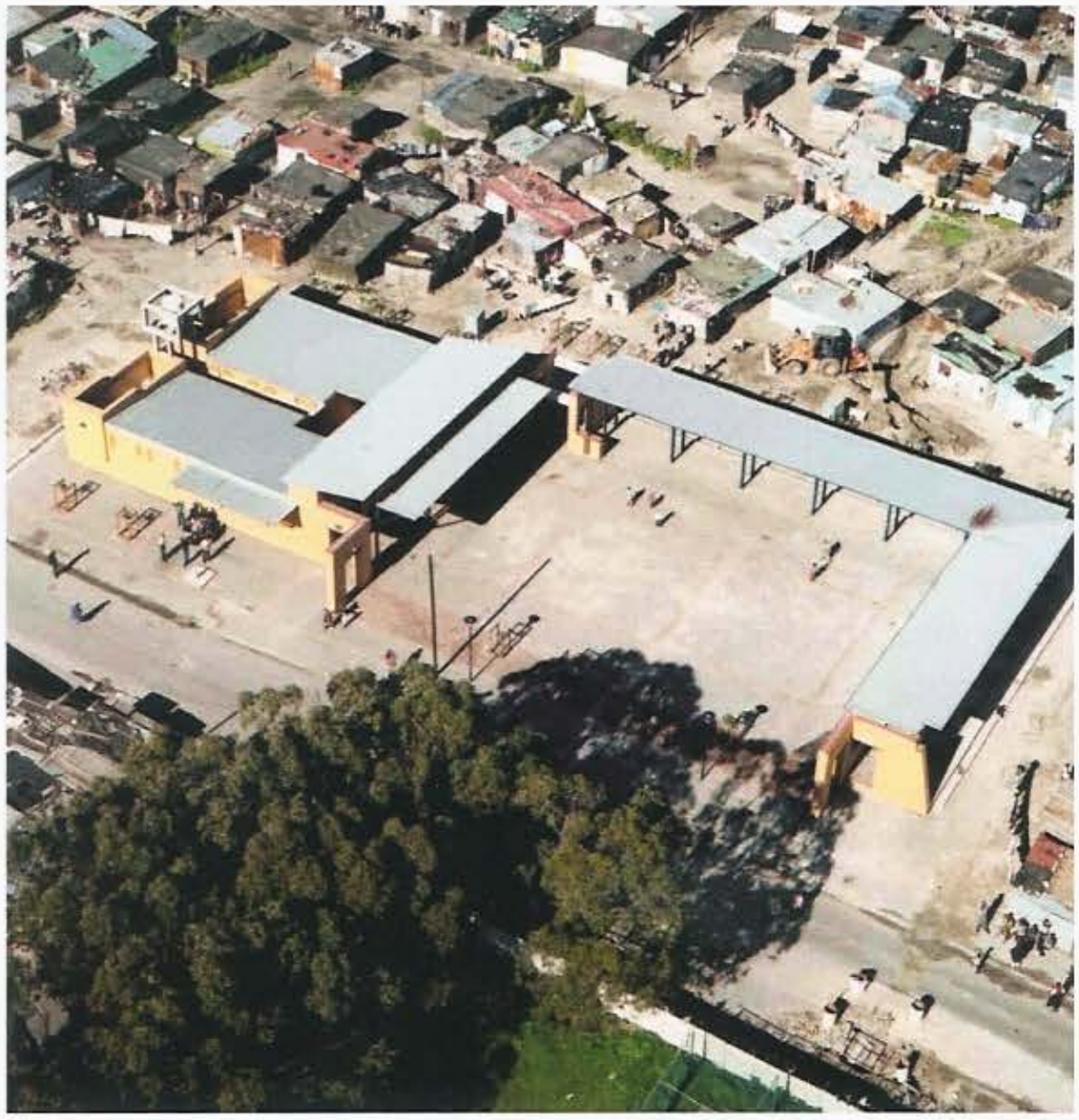
În numeroasele cazuri în care implementarea unor programe extinse de regenerare urbană are nevoie de o lungă perioadă și de multe resurse, este important ca între timp să se realizeze o serie de proiecte minore, rapide și economice pentru a consolida vitalitatea de zi cu zi, a servi ca inspirație și ca un început în fiecare cartier. Acesta a fost fundalul pentru „programul locuri demne", o campanie desfășurată începând cu anul 2000 în Cape Town, Africa de Sud, de edilii orașului sub conducerea arhitectei Barbara Southworth.

Tranziția de la apartheid la democrație în 1994 a stimulat o campanie majoră de îmbunătățire a calității vieții locuitorilor dintr-o serie de localități sărace. Cu toate acestea, fondurile disponibile permiteau doar câtorva proiecte să fie realizate. Au avut prioritate alimentarea cu apă și construirea sistemelor de canalizare, precum și un program de înființare a unor spații urbane de calitate în cartierele sărace.

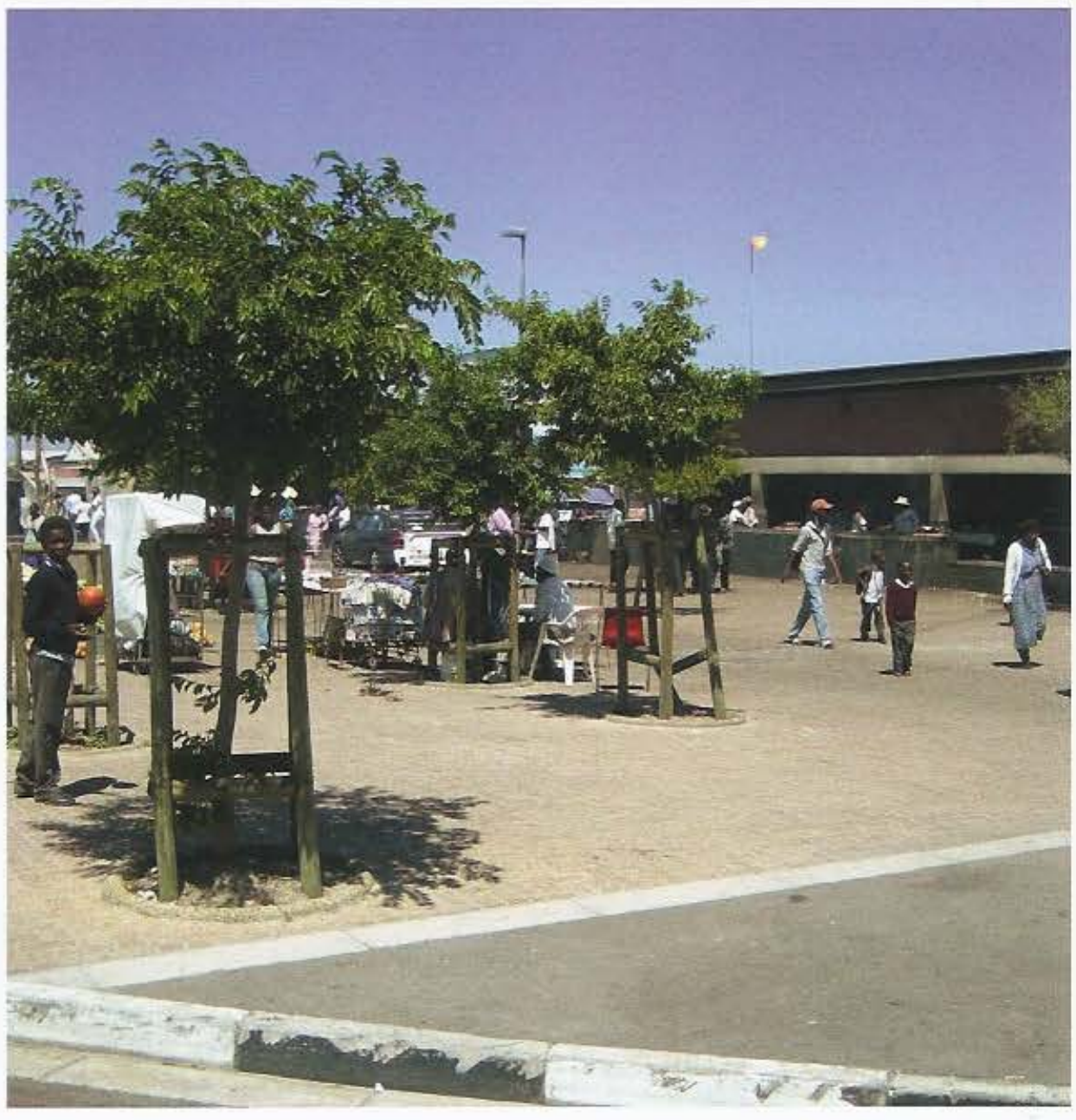
O trăsătură a localităților era prezența unor spații care serveau ca centre polarizatoare sociale, în fața școlilor, a stațiilor de autobuz, în intersecții. Deși de obicei acestea erau slab definite, prăfuite și neglijate, lipsite de mobilier sau de amenajări peisagere, constituiau locuri importante de întâlnire. Aici avea loc o parte vitală a activităților comunitare. Îmbunătățirea acestor spații însemna îmbunătățirea cadrului pentru activitățile de zi cu zi, precum și o demonstrație că, după mulți ani de represiune, era din nou posibil pentru locuitori să se întâlnească și să discute în spațiul colectiv al orașului.

Utilizarea pe scară largă a artiștilor și meșteșugarilor locali a făcut posibilă realizarea a mai mult de 40 de spații publice care aduc demnitate, frumusețe și utilitate în diverse cartiere. Fiecare dintre ele a fost proiectat special pentru situl său; caracteristicile comune includ un bun mobilier, pavaje de calitate, copaci umbroși și pergole care definesc standuri pentru comercianții de stradă.

Centrul artistic Guga S'thebe din Langa, Cape Town.



Proiectul Lansdowne Corner în Filipi, Cape Town. Porticurile oferă umbră şi marchează amplasarea vânzătorilor din piaţă.



Noi spaţii publice în faţa gării din Filipi. Tarabele de-a lungul pieţei furnizează servicii pentru cartier, precum şi pentru numeroşii călători cu trenul (Cape Town, Africa de Sud).

Alte activități de negoț au loc în containere convertite, plasate astfel încât să delimiteze spațiul. În timp, aceste delimitări vor îngloba serviciile plănuite pentru noile piețe.[7]

De-a lungul istoriei aşezărilor umane, dezvoltarea a început prin construirea în jurul locurilor şi potecilor bine bătute. Mai târziu au venit tarabele din piață pentru comercianți, apoi au fost construite clădiri, iar mai târziu au apărut ansambluri urbane şi mai complexe. Oraşele au pornit de la activități şi spații urbane cheie, iar Cape Town nu este o excepție. Iar aici, planul este de a continua îmbunătățirea cartierelor sărace în conformitate cu aceste principii. Realizarea unor "locuri demne" acolo unde demnitatea şi opțiunile de întâlnire sunt necesare este cu siguranță un punct bun de pornire şi o strategie care merită repetată şi în alte locuri.

eforturile modeste – cu profituri mari

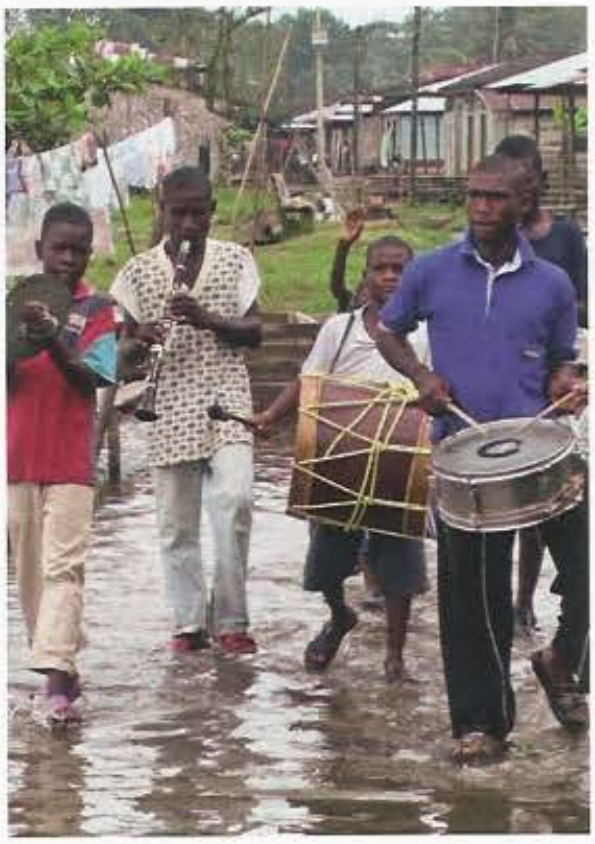
Creşterea rapidă a celor mai sărace şi mai vaste oraşe ale lumii creează un complex enorm de probleme. Sunt necesare locuințe, locuri de muncă, rețele de sănătate, transport, educație şi rețele edilitare. Poluarea trebuie să fie combătută, gunoiul eliminat şi, în general, condițiile de trai îmbunătățite.

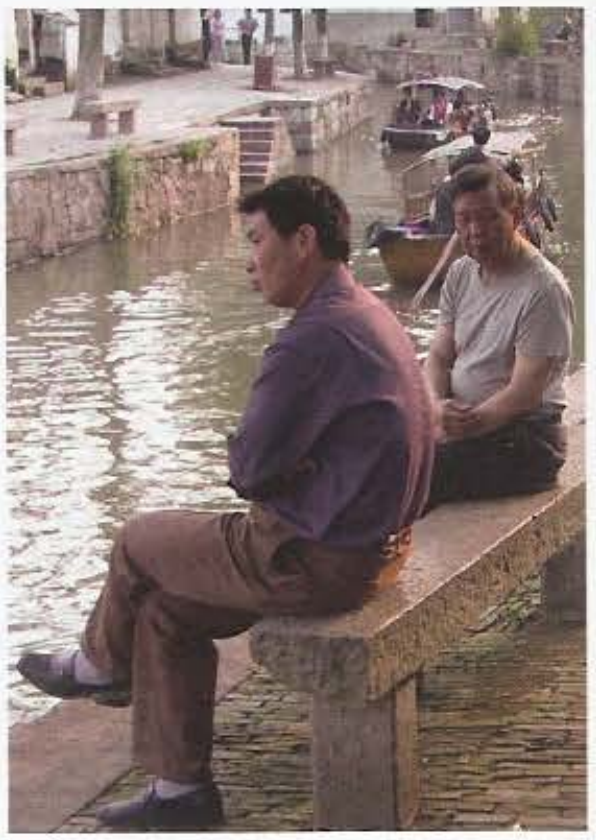
În fața provocării de a confrunta atâtea sectoare într-un timp scurt şi cu mijloace limitate, este atât important, cât şi rezonabil să ne asigurăm că dimensiunea umană a planificării urbane este atent integrată în dezvoltarea oraşelor.

În timp ce dorința multor oameni, motivată de creşterea economică, de a avea acces la maşini sau motociclete, este de înțeles şi de respectat, îmbrățişarea traficului motorizat nu trebuie acceptată în dauna modalităților tradiționale de transport: mersul pe jos şi cu bicicleta. În multe oraşe din zonele dezvoltate ale lumii, în special în Danemarca şi Olanda, există exemple bune care arată traficul motorizat şi cel de persoane coexistând. Necesitatea acestui tip de relație rezonabilă între utilizatorii străzilor este chiar mai necesară în oraşele în curs de dezvoltare. Comparativ cu toate celelalte domenii în care se investeşte, fondurile necesare pentru a asigura dimensiunea umană a oraşului sunt cu adevărat minore.

Investiția principală este aceea de a arăta respect şi interes în integrarea dimensiunii umane în toate tipurile de proiecte urbane. Îmbunătățiri esențiale ale condițiilor de viață, fericire şi demnitate pentru mulți locuitori pot fi asigurate cu mijloace reduse.

Atenția, interesul şi empatia sunt cele mai importante ingrediente.





6.2 Dimensiunea umană – un punct de plecare universal

consens mondial – cu privire la probleme şi soluţii

Deşi problemele oraşelor din diferite părţi ale lumii, cu stadii diferite de dezvoltare economică, nu sunt toate la fel, diferenţele implicate în integrarea dimensiunii umane în planificarea urbană sunt, de fapt, minore. Acelaşi fenomen se manifestă peste tot, şi anume faptul că în ultimii 50 de ani dimensiunea umană a fost serios neglijată în dezvoltarea urbană.

În oraşele dezvoltate economic neglijenţa se datorează în mare măsură ideologiilor de planificare, motorizării rapide şi dificultăţilor în trecerea de la un model în care viaţa urbană făcea parte din tradiţie la un model în care are nevoie de sprijin activ şi de planificare atentă. În oraşele în creştere rapidă din ţările în curs de dezvoltare, înmulţirea populaţiei, oportunităţile economice şi dezvoltarea explozivă a traficului au creat probleme monumentale pe străzi.

În timp ce neglijarea vitalităţii urbane în unele ţări dezvoltate economic a dus aproape la pierirea acesteia, presiunea dezvoltării în multe ţări cu economii mai puţin dezvoltate a împins viaţa oraşului în condiţii extrem de nefavorabile. În ambele cazuri, viaţa urbană necesită multă atenţie acordată condiţiilor pentru mers pe jos, cu bicicleta şi pentru utilizarea spaţiilor urbane în aer liber.

Subiectele principale sunt respectul pentru oameni, demnitatea, pofta de viaţă şi oraşul ca loc de întâlnire. În aceste privinţe, diferenţele dintre visele şi dorinţele oamenilor din diferite părţi ale lumii nu sunt dramatice. Metodele care rezolvă aceste probleme sunt, de asemenea, surprinzător de asemănătoare, pentru că totul se reduce la oameni, care au aceleaşi raţiuni fondatoare. Toţi oamenii au în comun mersul pe jos, un aparat senzorial, aceleaşi opţiuni de mişcare şi comportamente de bază. Într-o măsură mult mai mare decât astăzi, în viitor, urbanismul trebuie să pornească de la oameni. Este ieftin, simplu, sănătos şi durabil să construim oraşe pentru oameni – şi o alegere politică evidentă pentru a răspunde provocărilor secolului 21. Este timpul să redescoperim dimensiunea umană în planificarea urbană – în toate părţile lumii.

„pentru a fi un bun arhitect, trebuie să iubeşti oamenii"

Într-un interviu acordat în anul 2000, arhitectul Ralph Erskine a fost întrebat de ce este nevoie pentru a deveni un bun arhitect. Răspunsul său a fost: „Pentru a fi un bun arhitect, trebuie să iubeşti oamenii, pentru că arhitectura este o artă aplicată care se ocupă de cadrul de viaţă al oamenilor." [8] Este simplu, într-adevăr.

Bourke St

7

Instrumente de lucru

Eforturile atente pentru concentrarea oamenilor şi evenimentelor sunt o condiţie importantă pentru dezvoltarea vitalităţii în noile zone urbane (BoO1, 2001, Malmø, Suedia)

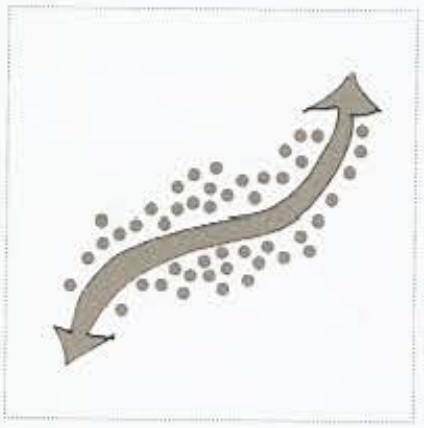
Principii de planificare: concentrare versus dispersare

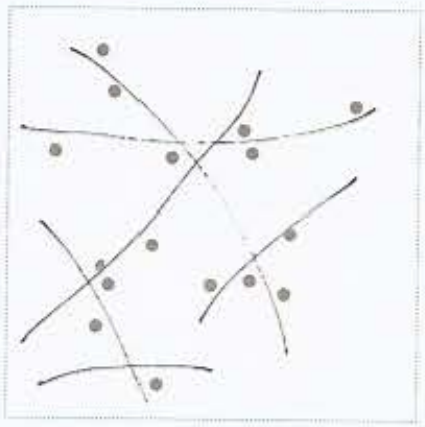
O serie de principii generale de urbanism definesc premisele esenţiale în lucrul cu dimensiunea umană. Cinci dintre aceste principii sunt ilustrate aici. Primele patru au de-a face cu garantarea prezenţei oamenilor şi a unei mase critice în zonele urbane; al cincilea priveşte îmbunătăţirea calităţii spaţiului public, în scopul de a încuraja oamenii să petreacă mai mult timp în aer liber.

1. Localizaţi cu atenţie funcţiunile oraşului pentru a asigura distanţe scurte între ele şi o masă critică de oameni şi evenimente.
2. Integraţi o varietate de funcţiuni în oraşe pentru a conferi versatilitate, o bogăţie de experienţe, sustenabilitate socială şi sentimentul de securitate fiecărui district urban.
3. Proiectaţi spaţiul urban în aşa fel încât să fie primitor şi sigur pentru traficul de pietoni şi de biciclete.
4. Asiguraţi margini permeabile, deschise între oraş şi clădiri, pentru ca viaţa din interiorul clădirilor şi din afara spaţiului urban să poată relaţiona.
5. Căutaţi să încurajaţi populaţia să petreacă mai mult timp în spaţiul public, întrucât o mână de oameni care stau timp îndelungat într-un loc furnizează aceeaşi impresie de vitalitate pe care o dă o mulţime prezentă numai o perioadă scurtă. Dintre toate principiile şi metodele disponibile pentru consolidarea vieţii urbane, încurajarea oamenilor de a petrece mai mult timp în oraş este cea mai simplă şi mai eficientă.

principii de planificare urbană: a concentra sau a dispersa

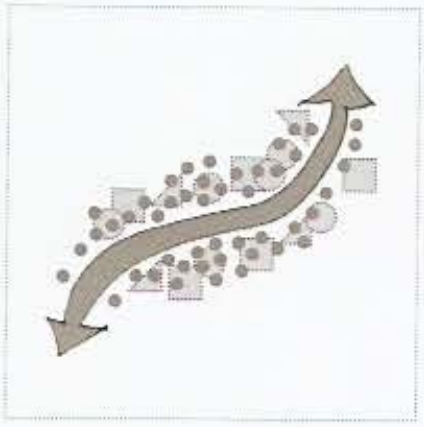
concentrare

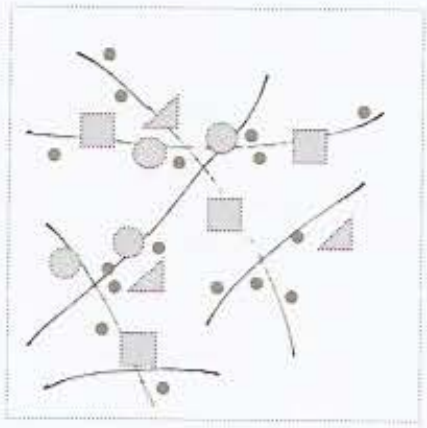




dispersare

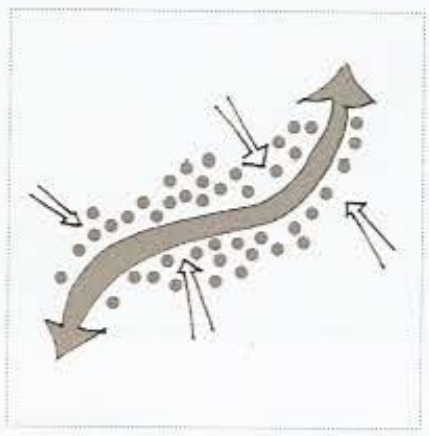
integrare

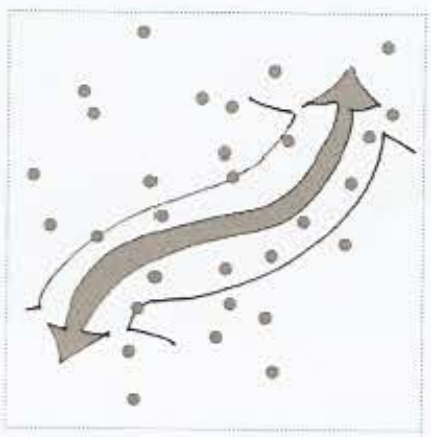




segregare

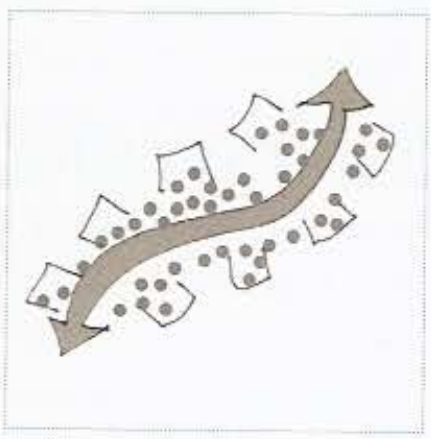
încurajare

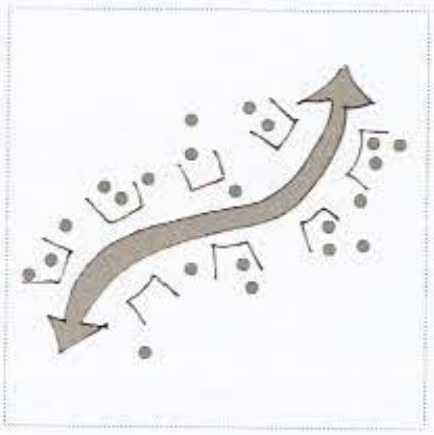




descurajare

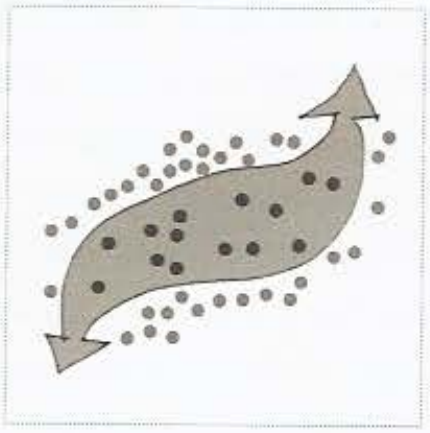
deschis

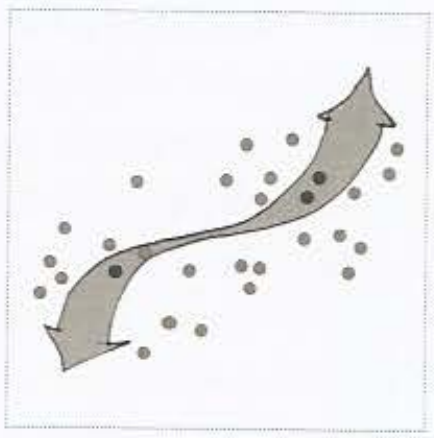




închis

creştere





reducere

Sursă: Jan Gehl, Life Between Buildings (1971), a şasea ed., The Danish Architectural Press, 2010. Dezvoltată ulterior de: Gehl Architects – Urban Quality Consultants, 2009.

În 2007, New Road din Brighton, Marea Britanie, a fost transformat dintr-o stradă obişnuită cu trafic într-un pietonal. Strada este utilizată în prezent pentru diferite activităţi şi are mult mai mulţi utilizatori decât înainte (vezi şi pagina 15).

Patru principii de planificare a traficului

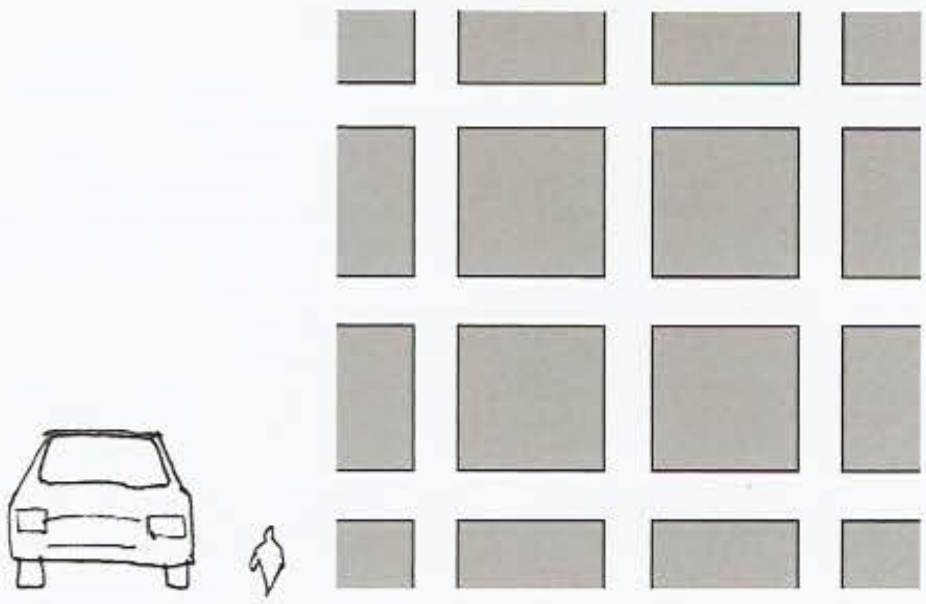
Între 1960 şi 1970, când a avut loc invazia automobilelor, existau practic doar două tipuri de străzi: cele cu trafic auto şi cele pietonale. În aceeaşi perioadă, în multe zone nou construite, sistemele rutiere au fost configurate în conformitate cu ideea de separare a traficului auto şi pietonal / de biciclete în reţele distincte. În timp ce în teorie ideea era grozavă, în practică a fost aproape întotdeauna problematică, pentru că fiinţele umane, ca regulă generală, aleg întotdeauna rutele cele mai scurte. În plus, separarea sistemelor de circulaţie a condus adesea la probleme de siguranţă şi securitate pe timp de seară şi de noapte.

În anii următori, în special în anii '70, când prima criză a petrolului a făcut să scadă traficul, a crescut interesul pentru găsirea unor soluţii mai variate de circulaţie. Evoluţia străzilor cu trafic integrat a început cu „woonerfs" în Olanda şi s-a răspândit rapid în întreaga Europă. Intervenţiile de calmare a traficului au crescut în popularitate în această perioadă; au fost introduse străzi liniştite şi străzi de joacă. Noile tipologii impuneau viteze de trafic reduse, ceea ce le făcea mult mai prietenoase şi mai sigure pentru toţi utilizatorii.

În ultimele decenii, ideile despre reorganizarea şi integrarea traficului s-au răspândit pe scară mai largă în întreaga lume. Cea mai recentă completare la colecţia de tipologii stradale este reprezentată de „shared streets" (străzi comune), care funcţionează foarte bine dacă sunt interpretate ca zone cu prioritate pietonală clară.

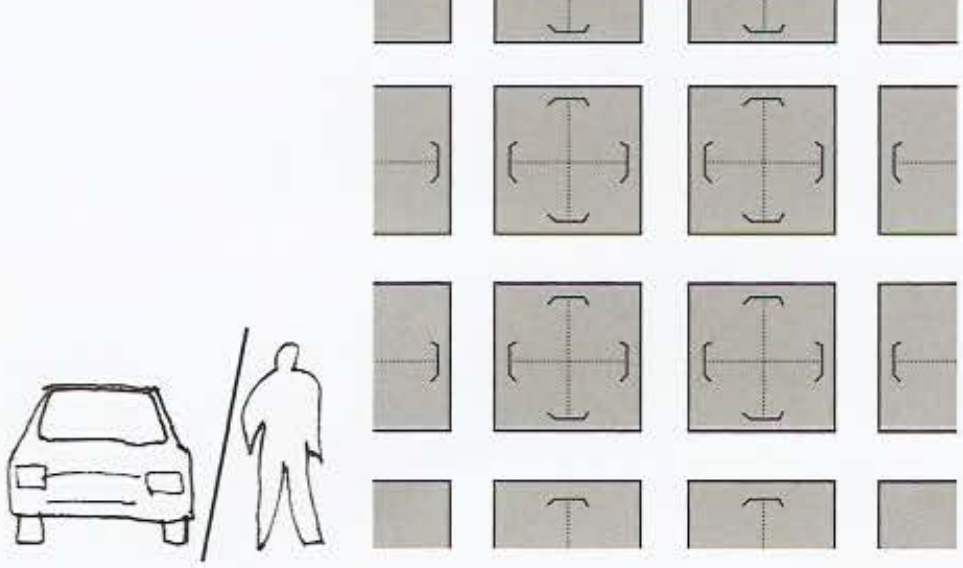
Los Angeles, California

Trafic integrat favorizând traficul de viteză. Un sistem simplu, cu un grad redus de siguranță. Străzile sunt practic inutilizabile pentru orice altceva în afară de traficul auto.



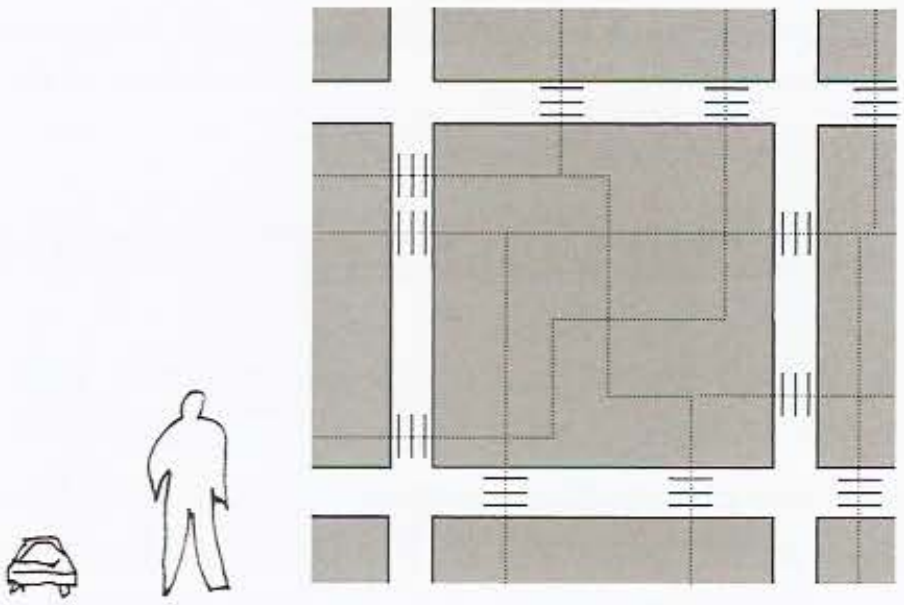
Radburn, New Jersey

Sistem de segregare a traficului introdus în Radburn în 1928. Un sistem complicat, cu multe drumuri şi alei paralele şi multe tuneluri pietonale costisitoare. Sondajele arată că, deşi în teorie sistemul pare a îmbunătăți siguranța traficului, în practică funcționează deficitar deoarece pietonii preferă traseele mai scurte celor mai sigure.



Delft, Olanda

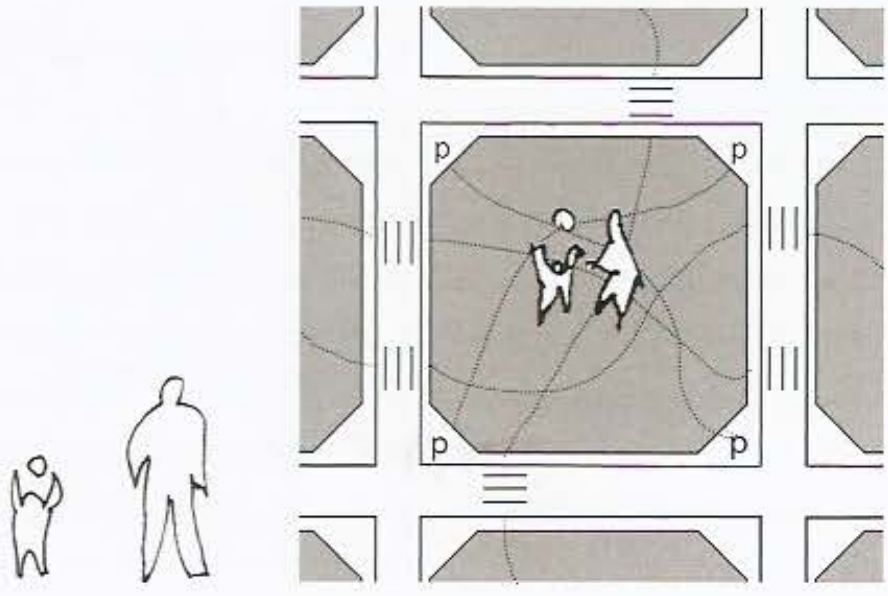
Trafic integrat favorizând traficul lent, introdus în Delft în 1969. Un sistem simplu, direct şi sigur, care menține importanța străzii ca spațiu public. Când vehiculele trebuie să ajungă până la intrările clădirilor, traficul integrat cu prioritate pentru pietoni este în mod clar superior.



Veneția, Italia

Oraş pietonal, cu tranziția de la traficul de viteză la cel lent efectuată la limita orașului sau la marginea zonelor rezidențiale. Un sistem simplu, direct, cu un grad de siguranță şi securitate considerabil mai mare decât oricare altul.

Sursă: Jan Gehl, Life Between Buildings (1971), a şasea ediție, The Danish Architectural Press, 2010. Elaborat ulterior de: Gehl Architects – Urban Quality Consultants, 2009.



Câmp vizual neobstrucționat, distanțe scurte, mișcare lentă, față-în-față – ce altceva am mai putea cere pentru a ne bucura de viața urbană? (Scenă pe un trotuar, Karl Johan Gate, Oslo, Norvegia).

Atracție versus respingere – contactele văz-auz

În primul capitol, contactele modeste prin intermediul văzului şi auzului sunt evidențiate ca forma cea mai importantă şi răspândită de contact între oameni, în spațiul public. În toate circumstanțele, a vedea şi a auzi alte persoane oferă informații, o impresie de ansamblu şi inspirație. Pot constitui un început: toate contactele şi interacțiunile complexe pornesc de la văz şi auz.

Capitolul doi descrie cum, de-a lungul istoriei evoluției lor, oamenii au fost ființe capabile să se mişte liniar, frontal, pe orizontală, la 5 km/oră. Acesta a fost punctul de plecare pentru dezvoltarea aparatelor senzoriale umane, a capacității şi modului de funcționare a simțurilor noastre. Simțurile au totodată un impact major asupra contactelor dintre oameni, aşa cum s-a arătat în capitolul doi.

Ținând cont de toate acestea, devine uşor de arătat cum poate proiectarea să încurajeze sau să respingă interacțiunile de bază fondate pe văz şi auz.

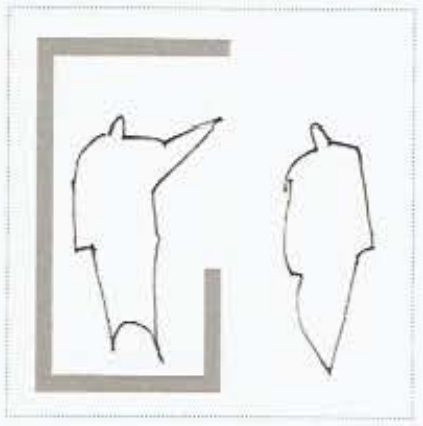
Încurajarea necesită câmpuri vizuale neobstrucționate, distanțe scurte, viteze mici, situarea la acelaşi nivel şi orientarea către ceilalți.

Examinând mai atent aceste premise, se observă că ele sunt prezente în cadrul fizic al oraşelor vechi pietonale sau în străzile pietonale pline de viață.

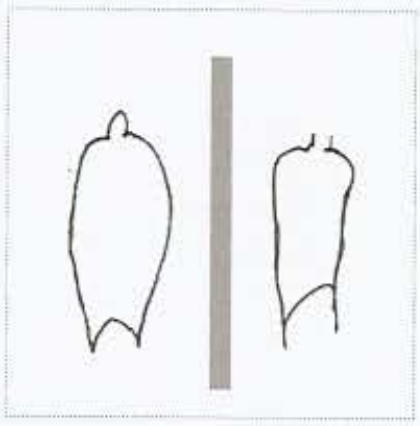
În schimb, câmpurile vizuale întrerupte, distanțele mari, vitezele mari, amplasarea pe mai multe etaje şi orientarea divergentă față de ceilalți descurajează şi împiedică oamenii să se vadă şi să-i audă pe ceilalți.

Examinând şi aceste premise cu atenție, se observă că ele sunt prezente în multe zone noi, în zone rezidențiale şi suburbii.

A ÎNCURAJA

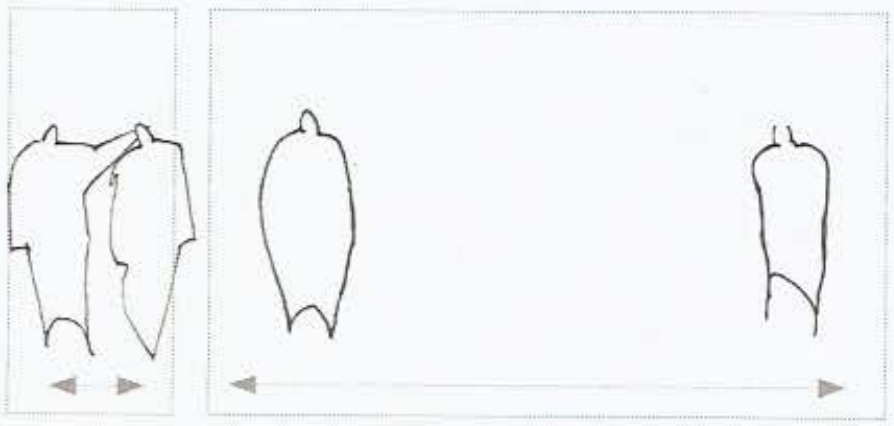


A RESPINGE



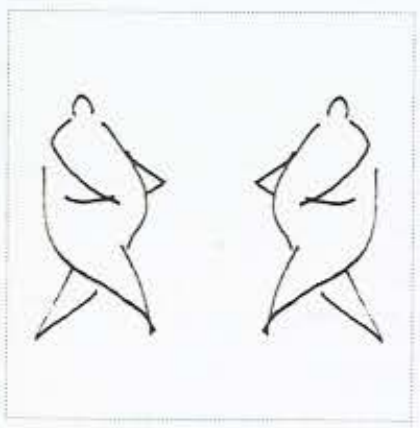
Fără ziduri

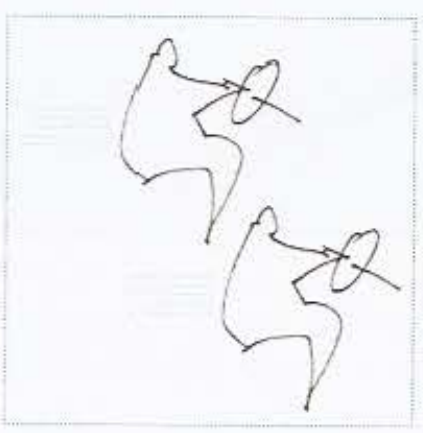
Ziduri



Distanțe scurte

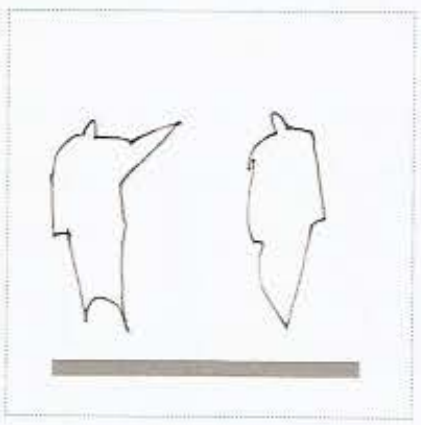
Distanțe mari

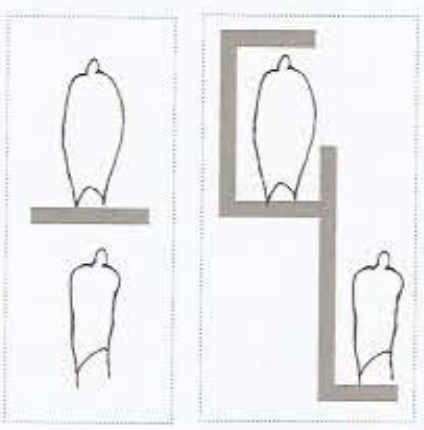




Viteză lentă

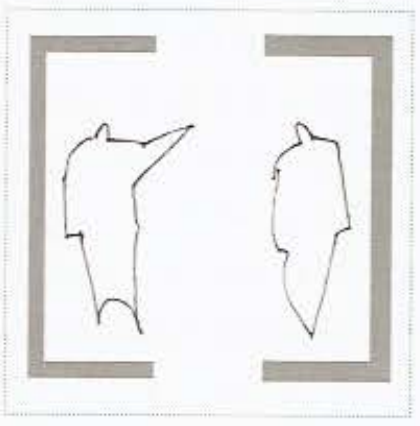
Viteză mare

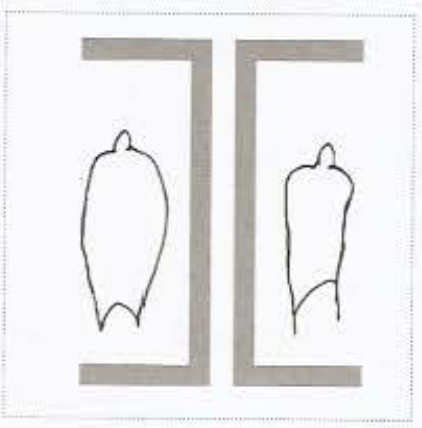




Pe un nivel

Pe mai multe niveluri





Orientare față în față

Orientare spate la spate

Sursă: Jan Gehl, Life Between Buildings (1971), a şasea ed., The Danish Architectural Press, 2010.

Dacă ne uităm mai atent la unul dintre cele mai funcționale spații urbane din lume, putem vedea că toate criteriile esențiale de calitate sunt respectate cu fermitate (Piazza del Campo, Siena, Italia).

Orașul la nivelul ochilor: 12 criterii de calitate

Orașul la nivelul ochilor este tema capitolului patru, care cuprinde o prezentare sistematică a celor mai importante criterii de calitate.

Înainte de orice deliberări, este esențial să se asigure o protecție rezonabilă împotriva riscului de vătămare fizică, a nesiguranței și influențelelor senzoriale neplăcute, în special legate de aspectele negative ale climei. Dacă fie și numai una dintre aceste deficiențe majore în protecția oamenilor este prezentă, asigurarea celorlalte calități ale spațiului public se poate dovedi lipsită de sens.

Următorul pas este asigurarea că spațiile urbane sunt confortabile și încurajază populația să se angajeze în activitățile fundamentale pentru vitalitatea orașului – mers pe jos, opriri, odihnă, privit, ascultat, conversații și auto exprimare. Considerații cu privire la diferențele dintre zi și noapte, precum și între cele patru anotimpuri ale anului fac în mod natural parte din eforturile de optimizare a spațiului urban.

Oferirea unor facilități locale implică în primul rând asigurarea unei scări umane, a oportunităților de a se bucura de aspectele pozitive ale climei din regiune, precum și furnizarea unor experiențe estetice și impresii senzoriale plăcute. Arhitectura și designul de calitate fac parte din cel de-al doisprezecelea și ultim criteriu. Acesta ar trebui văzut ca o umbrelă care acoperă toate celelalte zone. Este important să subliniem faptul că arhitectura și designul nu pot fi tratate separat de celelalte criterii.

Este interesant și dă de gândit faptul că cele mai bune și mai funcționale spații urbane din întreaga lume demonstrează o abordare atentă de ansamblu a tuturor factorilor de calitate menționați. Nimic nu trebuie lăsat pe dinafară.

Protecție

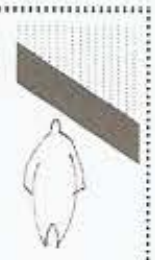
PROTECȚIE ÎMPOTRIVA TRAFICULUI ȘI ACCIDENTELOR – SENTIMENTUL DE SIGURANȚA

- protecție pentru pietoni
- eliminarea fricii de trafic

PROTECȚIE ÎMPOTRIVA CRIMEI ȘI VIOLENȚEI – SENTIMENTUL DE SECURITATE

- spațiu public plin de viață
- ochi pe stradă
- funcțiuni care se suprapun ziua și noaptea
- iluminat bun

PROTECȚIE ÎMPOTRIVA EXPERIENȚELOR SENZORIALE NEPLĂCUTE



- vânt
- ploaie/zăpadă
- frig/căldură
- poluare
- praf, zgomot, lumină intensă

Confort

POSIBILITATEA DE A MERGE

- loc de mers
- fără obstacole
- suprafețe bune
- accesibilitate pentru toată lumea
- fațade interesante

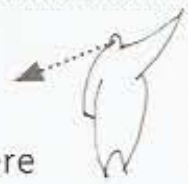
POSIBILITATEA DE A SE OPRI / A RĂMÂNE

- efectul de margine/ zone atractive pentru a se opri/ a rămâne
- sprijin pentru statul în picioare

POSIBILITATEA DE A STA JOS

- zone de stat
- profitând de avantaje: perspective, soarele, oamenii
- locuri bune de stat
- bănci pentru odihnă

POSIBILITATEA DE A VEDEA



- distanțe de vedere rezonabile
- câmp vizual nestingherit
- perspective interesante
- iluminat (pe întuneric)

POSIBILITATEA DE A VORBI ȘI ASCULTA

- niveluri scăzute de zgomot
- mobilier urban care asigură „peisaje de conversație"

POSIBILITATEA PENTRU JOACĂ ȘI MIȘCARE

- încurajarea creativității, exercițiilor fizice și jocului
- ziua și noaptea
- vara și iarna

Plăcere

SCARA

- clădiri și spații proiectate la scară umană

POSIBILITATEA DE A SE BUCURA DE ASPECTELE POZITIVE ALE CLIMEI

- soare/umbră
- căldură/răcoare
- briză

EXPERIENȚE SENZORIALE POZITIVE

- design și detalii de calitate
- material bune
- perspective plăcute
- arbori, plante, apă

Sursă: Gehl, Gemzøe, Kirknæs, Søndergaard, „New City Life," The Danish Architectural Press, 2006. Elaborat ulterior de: Gehl Architects – Urban Quality Consultants, 2009.

Orașul de la nivelul ochilor – proiectarea parterelor

Informațiile din capitolul trei cu privire la consolidarea vitalității urbane subliniază importanța parterelor pentru atractivitatea și funcționalitatea orașelor. Aceasta este zona de interacțiune între clădire și oraș, aici este locul unde viața dinăuntru și din afară se pot întâlni și tot aici trecătorii au ocazia și timpul să se bucure de experiențele majore sau minore ce apar de-a lungul drumului.

În ultimele decenii, designul parterelor a suferit un regres, materializat prin fațade de mari dimensiuni, multe oarbe sau închise și lipsite de detalii.

Aceste transformări au privat străzile de pietonii ocazionali, au eliminat vitalitatea urbană și au contribuit la sentimenul de nesiguranță după căderea întunericului. Cu aceste cunoștințe în minte, în Stockholm, Suedia, a fost realizată o scală în cinci trepte pentru înregistrarea și evaluarea parterelor, în legătură cu un proiect major de renovare urbană din 1990. Acest lucru a făcut posibilă obținerea unei ample baze de date a zonelor și străzilor din oraș care aveau nevoie de îmbunătățiri (a se vedea pagina 81). Acest tip de evaluare poate fi folosită pentru a face comparații între orașe sau districte, precum și ca punct de plecare în stabilirea unei politici pentru asigurarea unor partere atractive de-a lungul străzilor importante ale orașului (vezi pagina 78).

În ultimii ani, multe orașe au utilizat aceste metode de înregistrare și evaluare a gradului de atractivitate a parterelor ca instrument de mare importanță în eforturile de a menține și dezvolta calitatea spațiului urban.

A – activ

Fațade înguste, multe uşi (15-20 de uşi pe suta de metri)
Un grad ridicat de variație funcțională
Nicio fațadă oarbă şi puține fațade pasive
Fațade reliefate cu personalitate
Fațade articulate cu precădere vertical
Detalii şi materiale bune

B – prietenos

Fațade relativ înguste (10-14 uşi pe suta de metri)
Variație funcțională moderată
Puține fațade oarbe şi pasive
Fațade reliefate
Multe detalii

C – amestecat

Fațade înguste şi mai puțin înguste
(6-10 uşi pe suta de metri)
Variație funcțională modestă
Câteva fațade oarbe şi pasive
Fațade modest reliefate
Puține detalii

D – plictisitor

Fațade lungi, câteva uşi (2-5 uşi pe suta de metri)
Aproape nicio variație a funcțiunilor
Multe fațade oarbe sau neinteresante
Puține detalii sau deloc

E – inactiv

Fațade lungi, uşi puține sau deloc (0-2 uşi pe suta de metri)
Nicio variație funcțională vizibilă
Fațade oarbe sau pasive
Fațade uniforme, niciun detaliu, nimic de văzut

Sursă:
„Close Encounters With Buildings," Urban Design International, 2006
Elaborat ulterior de: Gehl Architects – Urban Quality Consultants, 2009

Străzi cu sens unic: capacitate de trafic mai mare şi viteză sporită, dar un mediu zgomotos cu trafic agresiv (New York).

...sau străzi cu două sensuri, cu două benzi pentru maşini, piste pentru biciclete, copaci şi refugiu median: o stradă mai atractivă şi mai sigură (o stradă remodelată în Copenhaga).

Reordonarea priorităţilor, vă rugăm!

De-a lungul multor ani în care traficul auto a crescut în mod dramatic, inginerii de trafic din întreaga lume s-au străduit să elaboreze metode pentru creşterea capacităţii străzilor oraşului. Această pagină şi următoarele trei ilustrează ideile care fac loc pentru mai mult trafic vehicular pe străzi. Problema este că toate aceste idei au înrăutăţit în mod sistematic condiţiile de mers pe jos din oraşe.

Pentru ca planificatorii urbani să integreze dimensiunea umană, este necesar să reevalueze soluţiile de trafic care potenţează capacitatea vehiculară, strecurate treptat în oraşe de-a lungul anilor. Pentru fiecare dintre aceste probleme există o soluţie bună şi pentru pietoni, după cum se arată în următoarele pagini.

Este timpul să ne reordonăm priorităţile.

Obstacole pe trotuare
Cordoba, Argentina

... sau o experienţă pietonală demnă
Riga, Letonia

Trotuare înguste
Londra, Marea Britanie

... sau o distribuţie mai echitabilă a spaţiului
Copenhaga, Danemarca

Aplicaţia pentru a traversa strada
Sydney, Australia

... sau informare politicoasă
Copenhaga, Danemarca

Lumină roşie intermitentă îndemnând oamenii să accelereze în timpul traversării
New York, SUA

... sau informare politicoasă
Copenhaga, Danemarca

Aşteptări îndelungate
Tokio, Japonia

...sau echilibru între mersul pe jos şi timpul de aşteptare
Copenhaga, Danemarca

Balustrade de-a lungul trotuarelor
Londra, Marea Britanie

...sau respect pentru direcţiile preferenţiale ale pietonilor
Kensington, Londra, Marea Britanie

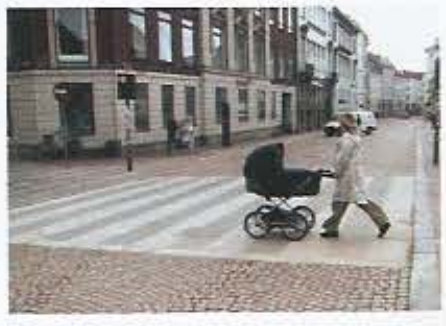
Poduri pietonale
Nagoya, Japonia

...sau traversarea străzii la nivel
Copenhaga, Danemarca

Pasaje subterane pentru pietoni
Zürich, Elveţia. Înainte

...sau traversarea străzii la nivel
Copenhaga, Danemarca

Salturi între insulele pietonale
Sydney, Australia



...sau treceri de pietoni fără întreruperi
Copenhaga, Danemarca

Întreruperi cauzate de străzile minore
Londra, Marea Britanie

...sau trotuare şi piste de biciclete pe străzile secundare
Copenhaga, Danemarca

Trotuare întrerupte de drumurile de acces şi de serviciu
Londra, Marea Britanie

...sau trotuare fără întreruperi
Copenhaga, Danemarca

Prioritate confuză (dreapta trece pe roşu)
Sydney, Australia

...sau intersecţii simple
Brisbane, Australia

Treceri asemenea curselor de obstacole
Londra, Marea Britanie

...sau traversări pietonale simple
Copenhaga, Danemarca

Pietonii împinşi departe de colţurile străzii
Bilbao, Spania. Înainte

...sau respect pentru direcţiile preferenţiale ale pietonilor
Bilbao, Spania. După

Sursă: Gehl Architects – Urban Quality Consultants, 2009.

Juliet

Note

Bibliografie

Ilustrații și fotografii

Index

Note

Capitolul 1

1. Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities* (New York: Random House, 1961).
2. Le Corbusier, *Propos d'urbanisme* (Paris: Éditions Bouveillier et Cie. 1946). În engleză: Le Corbusier, Clive Entwistle, Concerning Town Planning (New Haven: Yale University Press, 1948).
3. Primăria New York şi Primarul Michael R. Bloomberg, Plan NYC. *A Greener, Greater New York* (New York: Primăria New York, 2007).
4. New York City Department of Transportation, *World Class Streets. Remaking New York City's Public Realm* (New York: New York City Department of Transportation, 2009).
5. Primarul Londrei, Transport of London, *Central London. Congestion Charging. Impacts Monitoring. Sixth Annual Report, iulie 2008* (Londra: Transport for London, 2008).
6. Primăria Copenhaga, Copenhagen *City of Cyclists – Bicycle Account 2008* (Copenhaga: Primăria Copenhaga, 2009).
7. Pentru rezidenții Copenhagăi, muncind sau studiind în oraş, procentul de transport cu bicicleta este 55%: Ibid: 8.
8. Primarul Londrei, Transport of London, *Central London. Congestion Charging. Impacts Monitoring. Sixth Annual Report, iulie 2008* (Londra: Transport for London, 2008).
9. Primăria Copenhaga, Copenhagen *City of Cyclists – Bicycle Account 2008* (Copenhaga: City of Copenhagen, 2009).
10. Jan Gehl şi Lars Gemzøe, *Public Spaces Public Life, Copenhagen*, a treia ed. (Copenhaga: The Danish Architectural Press şi The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, 2004): 59.
11. Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhaga: The Danish Architectural Press, 2006).
12. 1968-study: Jan Gehl, „Mennesker il fods", *Arkitekten*, nr. 20 (1968): 429-446. 1986-study: Karin Bergdahl, Jan Gehl, Aase Steensen, „Byliv 1986. Bylivet i Københavns indre by brugsmønstre og udviklingsmønstre 1968–1986", *Arkitekten*, ed. specială, nr. 12 (1987); 1995-study: Jan Gehl şi Lars Gemzøe, *Public Spaces Public Life, Copenhagen,* a treia ed. (Copenhaga: The Danish Architectural Press şi The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, 2004); Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs, Britt Sternhagen, New City Life (Copenhaga: The Danish Architectural Press, 2006).

13. Primăria Melbourne şi Gehl Architects, *Places for People* (Melbourne: Primăria Melbourne, 2004).
14. Date nepublicate, Gehl Architects.
15. Primăria Melbourne şi Gehl Architects, *Places for People* (Melbourne: Primăria Melbourne, 2004).
16. Ibid.
17. Jan Gehl, „Public Spaces for a Changing Public Life", *Topos: European Landscape Magazine*, nr. 61 (2007): 16 – 22.
18. Ibid.
19. Despre „viaţa între clădiri", în *Life Between Buildings*, Jan Gehl (Copenhaga: Danish Architectural Press, 1971).
20. Primăria New York şi Primarul Michael R. Bloomberg, Plan NYC. *A Greener, Greater New York* (New York: Primăria New York, 2007).
21. Date nepublicate, Gehl Architects.
22. Carolyne Larrington, *The Poetic Edda* (Oxford: Oxford University Press, 1996).
23. Jan Gehl şi Lars Gemzøe, *Public Spaces Public Life*, Copenhaga, a treia ed. (Copenhaga: The Danish Architectural Press şi The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, 2004).
24. Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities* (New York: Random House, 1961).
25. Statistics Denmark, date din 2009, statistikbanken.dk.

Capitolul 2

1. Edward T. Hall, *The Silent Language* (New York: Anchor Books/ Doubleday (1973); Edward T. Hall, *The Hidden Dimension* (Garden City, New York: Doubleday 1990. Ed. originală 1966).
2. Edward T. Hall, *The Hidden Dimension* (Garden City, New York: Doubleday 1990. Ed. originală 1966). Jan Gehl, *Life Between Buildings* (Copenhaga: Danish Architectural Press, 1971): 63–72.
3. Jan Gehl, *Life Between Buildings* (Copenhaga: Danish Architectural Press, 1971): 64 – 67.
4. Ibid.
5. Allan R. Tilley şi Henry Dreyfuss Associates, *The Measure of Man and Woman. Human Factors in Design*, ediţie revizuită (New York: John Wiley & Sons, 2002).
6. Ibid.
7. Vezi experienţa ilustrată a distanţelor, p. 40.
8. Jan Gehl, *Life Between Buildings* (Copenhaga: Danish Architectural Press, 1971): 69 – 72
9. Edward T. Hall, *The Hidden Dimension* (Garden City, New York: Doubleday, 1990).
10. Ibid.

Capitolul 3

1. Valori aproximative bazate pe informaţii furnizate de Bo Grönlund, The Royal Academy of Fine Arts School of Architecture, Copenhaga.
2. Vezi şi Camilla Richter-Friis van Deurs, *uderum udeliv* (Copenhaga:

The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture, 2010); Jan Gehl, „Soft Edges in Residential Streets", *Scandinavian Housing and Planning Research 3* (1986): 89 – 102.

3. Jan Gehl, „Mennesker til fods", *Arkitekten*, nr. 20 (1968). Datele au fost testate în 2008 cu rezultate comparabile

4. Jan Gehl, „Soft Edges in Residential Streets", *Scandinavian Housing and Planning Research 3* (1986): 89 – 102.

5. Ibid.

6. Jan Gehl, „Public Spaces for a Changing Public Life", *Topos*, nr. 61 (2007): 16 – 22.

7. Ibid.

8. Miloš Bobić, *Between the Edges Street Building Transition as Urbanity Interface* (Bussum, Olanda: Troth Publisher Bussum 2004).

9. Michael Varming, *Motorveje I landskabet* (Hørsholm: Statens Byggeforsknings Institut, SBi, byplanlægning, 12, 1970).

10. Jan Gehl, „Close Encounters with Buildings", *Urban Design International*, nr. 1 (2006): 29 – 47. Prima ed. în daneză: Gehl, Jan, L. J. Kaefer, S. Reigstad, „Nærkontakt med huse", *Arkitekten*, nr. 9 (2004): 6-21.

11. Jan Gehl, „Close Encounters with Buildings", *Urban Design International*, nr. 1 (2006): 29 – 47.

12. Jan Gehl, *Public Spaces and Public Life in Central Stockholm* (Stockholm: Primăria Stockholm, 1990).

13. Jan Gehl, „Close Encounters with Buildings", *Urban Design International*, nr. 1 (2006): 29 – 47.

14. Jan Gehl, conversație cu Ralph Erskine.

15. Jan Gehl, *The Interface Between Public and Private Territories in Residential Areas* (Melbourne: Department of Architecture and Building, University of Melbourne, 1977).

16. Ibid.

17. Jan Gehl, „Soft Edges in Residential Streets", *Scandinavian Housing and Planning Research 3* (1986): 89 – 102.

18. Camilla van Deurs, „Med udkig fra altanen: livet i boligbebyggelsernes uderum anno 2005", *Arkitekten*, nr. 7 (2006): 73 – 80.

19. Aase Bundgaard, Jan Gehl şi Erik Skoven, „Bløde kanter. Hvor bygning og byrum mødes", *Arkitekten*, nr. 21 (1982): 421 – 438.

20. Camilla van Deurs, „Med udkig fra altanen: livet i boligbebyggelsernes uderum anno 2005", *Arkitekten*, nr. 7 (2006): 73 – 80.

21. Christopher Alexander, *A Pattern Language: Towns, Buildings, Constructions* (New York: Oxford University Press, 1977): 600.

22. Camilla Damm van Deurs şi Lars Gemzøe, „Gader med og uden biler, *Byplan*, nr. 2 (2005): 46 – 57.

23. Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*. (New York: Random House, 1961).

24. Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhaga: The Danish Architectural Press, 2006): 28.

25. Ibid.

26. Bo Grønlund, „Sammenhænge mellem arkitektur og kriminalitet", *Arkitektur der forandrer*, ed. Niels Bjørn (Copenhaga: Gads Forlag 2008): 64 – 79. Thorkild Ærø şi Gunvor Christensen, *Forebyggelse af kriminalitet i boligomrader* (Hørsholm: Statens Byggeforsknings Institut 2003).

[27.] Oscar Newman, *Defensible Space. Crime Prevention Through Urban Design* (New York: Macmillan, 1972).

[28.] Peter Newman şi Jeffrey Kenworthy, *Sustainability and Cities: Overcomming Automobile Dependency* (Washington, D.C.: Island Press, 1999).

[29.] Peter Newman, Timothy Beatley, Heather Boyer, *Resilient Cities. Responding to Peak Oil and Climate Change* (Washington DC: Island Press, 2009).

[30.] Primăria Copenhaga, Copenhagen *City of Cyclists – Bicycle Account 2008* (Copenhaga: Primăria Copenhaga, 2009).

[31.] Ilustrații bazate pe date acumulate între 2000-2007. World Health Organization, *World Health Statistics 2009* (Franța: World Health Organization, 2009).

[32.] World Health Organization, *World Health Statistics 2009* (Franța: World Health Organization, 2009).

[33.] Centers for Disease Control and Prevention: www.cdc.gov/Features/ChildhoodObesity (accesat 21 ianuarie, 2009).

[34.] World Health Organization, *World Health Statistics 2009* (Franța: World Health Organization, 2009).

[35.] Chanam Lee şi Anne Vernez Moudon, „Neighbourhood Design and Physical Activity", Building *Research & Information* (Londra: Routledge 36:5, 2008): 395 – 411.

Capitolul 4

[1.] Jan Gehl, „Mennesker til fods", *Arkitekten*, nr. 20 (1968): 429-446. Walking speed on Strøget tested in 2008 with comparable results.

[2.] Peter Bosselmann, *Representation of Places. Reality and Realism in City Design* (Berkeley, CA: University of California Press, 1998).

[3.] Gehl Architects, *Towards a Fine City for People. Public Spaces and Public Life – Londra 2004* (Londra: Transport for London, 2004); New York City Department of Trans portation, *World Class Streets: Remaking New York City's Public Realm* (New York: New York City Department of Transportation, 2008); Gehl Architects, *Public Spaces, Public Life. Sydney 2007* (Sydney: Primăria Sydney, 2007).

[4.] William H. Whyte, pps.org/info/placemakingtools/placemakers/wwhyte (accesat 8 Februarie, 2010); John J. Fruin, *Designing for Pedestrians. A level of service concept* (Department of Transportation, Planning and Engineering, Polytechnic Institute of Brooklyn 1970): 51.

[5.] Gehl Architects, *Towards a Fine City for People. Public Spaces and Public Life – Londra 2004* (Londra: Transport for London, 2004).

[6.] Gehl Architects, *Public Spaces and Public Life. Primăria Adelaide 2002* (Adelaide: Primăria Adelaide, 2002).

[7.] Gehl Architects, *Public Spaces, Public Life. Sydney 2007* (Sydney: Primăria Sydney, 2007).

[8.] Jan Gehl, „Mennesker til fods", *Arkitekten*, nr. 20 (1968): 429-446.

Testate în 2008 cu rezultate comparabile.

9. Jan Gehl, *Public Space. Public Life in Central Stockholm 1990* (Stockholm: Primăria Stockholm, 1990).

10. Jan Gehl, *Stadsrum & stadsliv i Stockholms city* (Stockholm: Stockholms Fastighetskontor şi Stockholms Stadsbyggnadskontor, 1990).

11. William H. Whyte, *The Social Life of Small Urban Spaces*, film produs de The Municipal Art Society (New York 1990).

12. Jan Gehl, „Soft edges in residential streets", *Scandinavian Housing and Planning Research 3*, (1986): 89 – 102; Jan Gehl, *Stadsrum & Stadsliv i Stockholms City* (Stockholm: Stockholms Fastighetskontor. Stockolms Stadsbyggnadskontor, 1991). Jan Gehl, „Close encounters with buildings", *Urban Design International*, nr. 1 (2006): 29-47; Camilla van Deurs, „Med udkig fra altanen: livet i boligbebyggelsernes uderum anno 2005", *Arkitekten*, nr. 7 (2006): 73 – 80.

13. Date Philadelphia: date nepublicate, Gehl Arhcitects. *Date Perth: Gehl Architects, Perth 2009. Public Spaces & Public Life* (Perth: Primăria Perth 2009): 47. Date Stockholm: date nepublicate, Gehl Architects. Date Copenhaga: Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs, Britt Sternhagen, *New City Life*, (Copenhaga: The Danish Architetural Press, 2006): 41; Date Melbourne 1993, 2004: Primăria Melbourne şi Gehl Architects, *Places for People. Melbourne 2004* (Melbourne: Primăria Melbourne, 2004): 32. 2009 date din Parks and Urban Design, Primăria Melbourne.

14. Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhaga: The Danish Architectural Press 2006). Primăria Melbourne şi Gehl Architects, *Places for People*. Melbourne 2004 (Melbourne: Primăria Melbourne, 2004).

15. Joseph A. Salvato, Nelson L. Nemerow og Franklin J. Agardy, edit. *Environmental Engineering*, (Hoboken, New Jersey: John Wiley and Sons, 2003).

16. Jan Gehl et al., „Studier i Bura-no", *Arkitekten*, nr. 18 (1978).

17. Gehl Architects (London 2004): ibid. Gehl Architects (Sydney 2007) ibid. New York City Department of Transportation (2008) ibid.

18. Camillo Sitte, *The Art of Building Cities* (Westport, Conneticut: Hyperion Press retipărită în 1979 după versiunea din 1945). Publicată în germană: Camillo Sitte, *Der Städtebau – künstlerischen Grundsätzen* (Viena: Verlag von Carl Graeser, 1889).

19. Peter Bosselmann et al., Sun, *Wind, and Comfort. A Study of Open Spaces and Sidewalks in Four Downtown Areas* (Environmental Simulation Laboratory, Institute of Urban and Regional Development, College of Environmental Design, University of California, Berkeley, 1984): 19 – 23.

20. Inger Skjervold Rosenfeld, „Klima og boligomrader", *Landskap*, vol. 57, nr. 2 (1976): 28– 31.

21. Peter Bosselmann, *The Coldest Winter I Ever Spent. The Fight for Sunlight in San Francisco.* Film documentar produs de Peter Bosselmann, 1997.

22. Pentru San Francisco, vezi: Peter

Bosselmann et al., *Sun, Wind, and Comfort. A Study of Open Spaces and Sidewalks in Four Downtown Areas* (Environmental Simulation Laboratory, Institute of Urban and Regional Development, College of Environmental Design, University of California, Berkeley, 1984). Peter Bosselmann, *Urban Transformation* (Washington DC: Island Press, 2008).

23. William H. Whyte, City: *Rediscovering the Center* (New York: Doubleday, 1988).

24. Primăria New York şi Primarul Michael R. Bloomberg, *Plan NYC. A Greener, Greater New York* (New York: Primăria New York, 2007).

25. Date puse la dispoziţie de Primăria Copenhaga.

26. Primăria Copenhaga, *Copenhagen City of Cyclists – Bicycle Account 2006* (Copenhaga: Primăria Copenhaga, 2006).

27. Eric Britton and Associates, *Vélib. City Bike Strategies. A New Mobility Advisory Brief* (Paris: Eric Britton and Associates, 2007).

Capitolul 5

1. Public space public life studies, Copenhaga: 1968: Jan Gehl, „Mennesker til fods", *Arkitekten*, nr. 20 (1968): 429 – 446; 1986-study: Karin Bergdahl, Jan Gehl & Aase Steensen, „Byliv 1986. Bylivet i Københavns indre by brugsmønstre og udviklingsmønstre 1968–1986", *Arkitekten*, ed. specială (1987); 1995-study: Jan Gehl şi Lars Gemzøe, *Public Spaces – Public Life*, a treia ed.(Copenhagen, The Danish Architectural Press and The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers 2004); 2005-study: Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhaga: The Danish Architectural Press, 2006).

2. Datele din ilustraţii din: Gehl Architects, *City to waterfront – Wellington October 2004. Public Spaces and Public Life Study* (Wellington: Primăria Wellington, 2004). Gehl Architects, Downtown Seattle Public Space & Public Life (Seattle: International Sustainability Institute, 2009); Gehl Architects, *Public Spaces, Public Life. Sydney 2007* (Sydney: Primăria Sydney, 2007). Gehl Architects, Stockholmsförsöket och stadslivet i Stockholms innerstad (Stockholm: Primăria Stockholm, 2006); Gehl Architects, *Public Spaces, Public Life. Perth 2009* (Perth: Primăria Perth, 2009). New York City, Department of Transportation (DOT), *World Class Streets* (New York: DOT, 2009); Gehl Architects, *Towards a Fine City for People. Public Spaces and Public Life – London 2004* (Londra: Transport for London 2004); Primăria Melbourne şi Gehl Architects, *Places for People. Melbourne 2004* (Primăria Melbourne, 2004); Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhaga: The Danish Architectural Press, 2006).

3. Multe dintre proiecte pot fi descărcate de pe pagina web www.gehlarchitects.dk.

4. Jan Gehl şi Lars Gemzøe, *Public Spaces Public Life, Copenhagen*, a treia ed. (Copenhaga: The Danish Architectural Press şi The Ro-

yal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, 2004): 62.

Capitolul 6

1. *The Endless City : The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society*, eds. Ricky Burdett şi Deyan Sudjic (Londra: Phaidon, 2007): 9.
2. Population Division of Economic and Social Aff airs, United Nations Secretariat, „The World of Six Billion", United Nations 1999, p. 8. www.un.org/esa/population/publications/sixbillion/sixbilpart1.pdf.
3. ibid.
4. *The Endless City : The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society*, edit. Ricky Burdett şi Deyan Sudjic (Londra: Phaidon, 2007): 9.
5. Mahabubul Bari şi Debra Efroymson, *Dhaka Urban transport project's after project report: a critical review* (Dhaka: Roads for People, WBB Trust, April 2006). Mahabubul Bari şi Debra Efroymson, *Improving Dhaka's Traffic Situation: Lessons from Mirpur Road* (Dhaka: Roads for People, februarie 2005).
6. Enrique Peñalosa, „A dramatic Change towards a People City – the Bogota Story," discurs de deschidere prezentat la conferința *Walk 21 – V Cities For People*, 9 – 11 iunie 2004, Copenhaga, Danemarca.
7. Barbara Sourthworth, „Urban Design in Action: The City of Cape Town's Dignified Places Programme – Implementation of New Public Spaces towards Integration and Urban Regeneration in South Africa", *Urban Design International*, nr. 8 (2002): 119 – 133.
8. Interviu nepublicat cu Ralph Erskine din documentarul: Lars Oxfeldt Mortensen, *Cities for People, o coproducție nordică* DR, SR, NRK, RUV, YLE 2000.

Bibliografie

Alexander, Christopher. *A Pattern Language: Towns, Buildings, Constructions.* New York: Oxford University Press, 1977.

Bari, Mahabubul, şi Debra Efroymson. *Dhaka Urban Transport Projects. After project report: A critical review.* Roads for People, WBB Trust, aprilie, 2006.

Bari, Mahabubul, şi Debra Efroymson. *Improving Dhaka's Traffic Situation: Lessons from Mirpur Road.* Dhaka: Roads for People, februarie, 2005.

Bobić, Miloš. *Between the Edges: Street Building Transition as Urbanity Interface.* Bussum, the Netherlands: Troth Publisher Bussum, 2004.

Bosselmann, Peter. *The coldest winter I ever spent: The fight for sunlight in San Francisco,* (documentar), producător: Peter Bosselmann, 1997.

Bosselmann, Peter. *Representation of Places: Reality and Realism in City Design.* Berkeley, CA: University of California Press, 1998.

Bosselmann, Peter et al. *Sun, Wind, and Comfort: A Study of Open Spaces and Sidewalks in Four Downtown Areas.* Environmental Simulation Laboratory, Institute of Urban and Regional Development, College of Environmental Design, University of California, Berkeley, 1984.

Bosselmann, Peter. *Urban Transformation.* Washington DC: Island Press, 2008.

Britton, Eric şi Asociaţii. *Vélib. City bike strategies. A new mobility advisory brief.* Paris: Eric Britton şi Asociaţii, noiembrie, 2007.

Burdett, Ricky şi Deyan Sudjic, eds. *The Endless City: The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society,* London: Phaidon, 2007.

Centers for Disease Control and Prevention: www.cdc.gov/Features/Childhood Obesity (accesat 21 ianuarie, 2009).

Fruin, John J. *Designing for pedestrians. A level of service concept.* Department of Transportation, Planning and Engineering, Polytechnic Institute of Brooklyn, 1970.

Gehl Architects: www.gehlarchitects.dk.

Gehl Architects. *City to waterfront – Wellington octombrie 2004. Public spaces and public life study.* Wellington: Primăria Wellington, 2004.

Gehl Architects. *Downtown Seattle public space & public life*. Seattle: International Sustainability Institute, 2009.

Gehl Architects. *Perth 2009. Public spaces & public life.* Perth: Primăria Perth, 2009.

Gehl Architects. *Public spaces and public life. Primăria Adelaide 2002.* Adelaide: Primăria Adelaide, 2002.

Gehl Architects. *Public spaces, public life. Sydney 2007.* Sydney: Primăria Sydney, 2007.

Gehl Architects. *Stockholmsförsöket och stadslivet i Stockholms innerstad.* Stockholm: Primăria Stockholm, 2006.

Gehl Architects. *Towards a fine city for people. Public spaces and public life –London 2004.* London: Transport for London, 2004.

Gehl, Jan. *Close encounters with buildings*. Urban Design international, nr. 1, (2006): 29 – 47. Publicat în danezã: Gehl, Jan, L. J. Kaefer, S. Reigstad. „Nærkontakt med huse." *Arkitekten*, nr. 9, (2004): 6 – 21.

Gehl, Jan. *Life Between Buildings*. Danish Architecture Press, 1971. Distribuit de Island Press.

Gehl, Jan. „Mennesker til fods." *Arkitekten*, nr. 20 (1968): 429– 446.

Gehl, Jan. *The interface between public and private territories in residential areas.* Melbourne: Department of Architecture and Building, University of Melbourne, 1977.

Gehl, Jan. *Public Spaces and public life in central Stockholm*. Stockholm: Primăria Stockholm, 1990.

Gehl, Jan. „Public spaces for a changing public life." *Topos: European Landscape Magazine*, nr. 61, (2007): 16 – 22.

Gehl, Jan. „Soft edges in residential streets." Scandinavian Housing and Planning Research 3, (1986): 89 – 102.

Gehl, Jan, Aa. Bundgaard, şi E. Skoven. „Bløde kanter. Hvor bygning og byrum mødes." *Arkitekten*, nr. 21, (1982): 421 – 438.

Gehl, Jan et al. „Studier i Burano." ed. specială *Arkitekten*, nr. 18, (1978).

Gehl, Jan, K. Bergdahl, şi Aa. Steensen. „Byliv 1986. Bylivet i Københavns indre by brugsmønstre og udviklingsmønstre 1968 - 1986." *Arkitekten*, ed. specială, Copenhaga: 1987.

Gehl, Jan, L. Gemzøe, S. Kirknæs şi B. Sternhagen. *New City Life*. Copenhaga: Danish Architectural Press, 2006.

Gehl, Jan, şi L. Gemzøe. *Public Spaces Public Life Copenhagen*. 3rd ed. Copenhaga: Danish Architectural Press and The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, 2004.

Grönlund, Bo. „Sammenhænge mellem arkitektur og kriminalitet." Arkitektur der forandrer, ed. Niels Bjørn, Copenhaga: Gads Forlag, 2008: 64 – 79.

Hall, Edward T. *The Silent Language*. New York: Anchor Books/Doubleday, 1973.

Hall, Edward T. *The Hidden Dimension*. Garden City, New York: Doubleday, 1990. Ediția originală din 1966.

Jacobs, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House, 1961.

Larrington, Carolyne, tr., *The Poetic Edda*. Oxford: Oxford University Press, 1996.

Le Corbusier. *Propos d'urbanisme*. Paris: Éditions Bouveillier et Cie., 1946. În engleză: Le Corbusier, Clive Entwistle, *Concerning town planning*. New Haven: Yale University Press, 1948.

Primarul Londrei, Transport for London. *Central London. Congestion Charging. Impacts Monitoring. Sixth Annual Report, iulie 2008*. Londra: Transport for London, 2008.

Primăria Copenhaga. *Bicycle account 2006*. Copenhaga: Primăria Copenhaga, 2006.

Primăria Copenhaga. *Copenhagen city of cyclists – Bicycle account 2008*. Copenhaga: Primăria Copenhaga, 2009.

Primăria Melbourne şi Gehl Architects. *Places for People. Melbourne 2004.* Melbourne: Primăria Melbourne, 2004.

Primăria New York şi Primarul Michael R. Bloomberg. *Plan NYC: A Greener, Greater New York*. New York: Primăria New York şi Primarul Michael R. Bloomberg, 2007.

Mortensen, Lars O. Livet mellem husene/Viaţa între clădiri, documentar, coproducţie nordică DR, SR, NRK, RUV, YLE, 2000.

Moudon, Anne Vernez, şi Lee Chanam. „Neighbourhood design and physical activity." Building Research & Information 36(5), Routledge, London (2008): 395 – 411.

Newman, Oscar. *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design.* New York: Macmillan, 1972.

Newman, Peter, T. Beatley, şi H. Boyer. *Resilient Cities: Responding to Peak Oil and Climate Change*. Washington DC: Island Press, 2009.

Newman, Peter, şi Jeffrey Kenworthy. Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependency. Washington: Island Press, 1999.

New York City Department of Transportation. *World class streets: Remaking New York City's public realm.* New York: New York City Department of Transportation, 2008.

Peñalosa, Enrique. „A dramatic change towards a people city – the Bogota story," discurs de deschidere la conferinţa *Walk 21 – V Cities for people*, iunie 9 – 11, 2004, Copenhaga, Danemarca.

Population Division of Economic and Social Affairs. Secretariatul Naţiunilor Unite: „The World of Six Billion,"Naţiunile Unite (1999) www.un.org/esa/population/publications/sixbillion/sixbilpart1.pdf.

Rosenfeld, Inger Skjervold. „Klima og boligomrader." *Landskap*, Vol. 57, nr. 2, (1976): 28 – 31.

Salvato, Joseph A., Nelson L. Nemerow, şi Franklin J. Agardy, edit. *Environmental Engineering*, Hoboken, New Jersey: John Wiley & Sons, 2003.

Sitte, Camillo. *The Art of Building Cities*. Westport, Conneticut: Hyperion Press, retipărit în 1979 după versiunea din 1945 . Ediţia originală în germană: Camillo Sitte. *Der Städtebau – künstlerischen Grundsätzen*. Wien: Verlag von Carl Graeser, 1889.

Sourthworth, Barbara. „Urban design in action: The city of Cape Town's dignified places programme – implementation of new public spaces towards integration and urban regeneration in South Africa." *Urban Design International* 8, (2002): 119 – 133.

Statistics Denmark, date din 2009, statistikbanken.dk.

Tilley, A.R. şi Henry Dreyfuss Associates. *The Measure of Man and Woman. Human Factors in Design*. Ediţie revizuită. New York: John Wiley & Sons, 2002.

van Deurs, Camilla Damm. „Med udkig fra altanen: livet i boligbebyggelsernes uderum anno 2005." *Arkitekten*, nr. 7 (2006): 73 – 80.

van Deurs, Camilla Damm, and Lars Gemzøe. „Gader med og uden biler." Byplan, nr. 2 (2005): 4 – 57.

van Deurs, Camilla Richter-Friis. *uderum udeliv*. Copenhaga: The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers (2010).

Varming, Michael. Motorveje i landskabet. Hørsholm: Statens Byggeforsknings Institut, SBi, byplanlægning, 12, 1970.

Whyte, William H. City: *Rediscovering the Center*. New York: Doubleday, 1988.

Whyte, William H. „The Social Life of Small Urban Spaces." Film produs de The Municipal Art Society of New York, 1990.

Whyte, William H. citat din situl web Project for Public Spaces: pps.org/info/placemakingtools/placemakers/wwhyte (accesat 2 februarie, 2010).

World Health Organization. *World Health Statistics 2009*. Franţa: World Health Organization, 2009.

Ærø, Thorkild, şi G. Christensen. *Forebyggelse af kriminalitet i boligomrader*. Hørsholm: Statens Byggeforsknings Institut, 2003.

Ilustrații și fotografii

Ilustrații

Le Corbusier, *p.4*
(c) 2010 Artists Rights Society (ARS), *New York / ADAGP*, Paris / F.L.C.
Camilla Richter-Friis van Deurs, celelalte ilustrații

Fotografii

Tore Brantenberg, p. 64 mijloc, p. 131 sus
Adam Brandstrup, p. 110 mijloc
Byarkitektur, Arhus Kommune, p. 16 stânga sus
Birgit Cold, p. 32 mijloc
Primăria Malmø, p. 201 dreapta sus
Primăria Melbourne, p. 178 mijloc *sus*, dreapta sus, stânga **și** dreapta jos, p. 179, stânga jos.
Primăria Sydney, p. 98 dreapta sus.
Department of Transportation, New York City, p. 11 jos, stânga și dreapta, p. 190
Hans H. Johansen, p. 208 mijloc
Troels Heien, p. 10 mijloc
Neil Hrushowy, p. 8 mijloc
Brynjólfur Jónsson, p. 51 jos
HafenCity, capitolul 5 început.
Heather Josten, p. 208 jos
Peter Schulz Jørgensen, p. 28 stânga sus
Jesper Kirknæs, p. 212 – 213.
Gösta Knudsen, p. 16 dreapta sus
Daniel Kukla, p. V
Paul Moen, p. 69 dreapta jos
Kian Ang Onn, p. 54 dreapta sus
Naja Rosing-Asvid, p. 160 mijloc
Paul Patterson, p. 98 dreapta sus
Project for Public Spaces, p. 17 jos
Solvejg Reigstad, p. 154 jos, p. 166 jos
Jens Rørbech, p. 12 stânga sus, p. 22 stânga sus
Ole Smith, p. 100 stânga sus
Shaw and Shaw, p. 15 jos stânga și dreapta
Barbara Southworth, p. 225, p. 226 dreapta sus
Michael Varming, p. 206 stânga sus
Bjarne Vinterberg, p. 92 sus

Jan Gehl and **Gehl Architects**, celelalte fotografii

Index

Cifrele/fotografiile/ilustrațiile sunt indicate printr-un „f"

A

A Pattern Language (Alexander), 88
abandonarea oraşelor, 26
Aberdeen, Scoția, 141f
activități în aer liber, 21f
  clima şi, 21
  în Beijing, China, 217f
  în Dhaka, Bangladesh, 216f
  în Hanoi, Vietnam, 216f
  în Melbourne, Australia, 83f
  în țările în curs de dezvoltare, 216f, 219
  în Zanzibar, Tanzania, 216f
activități necesare, 18f, 20, 22, 134
activități opționale, 18f, 20, 22, 134
activități sociale, 18f
  activitățile necesare / opționale ca şi condiții esențiale pentru, 22
  acțiune spontană şi, 23
  contacte active şi, 22-23
  diversitate în, 22
  mersul pe jos ca un forum pentru, 120
activități staționare, 134-137
  cafenele şi 147,
  fațade reliefate şi 139,
  în Brighton, Anglia, 15f
  în Copenhaga, Danemarca, 12f
  în Melbourne, Australia, 16
  în New York City, 22
  în Roma, Italia, 134-135
  în San Francisco, 173
  în țările în curs de dezvoltare, 135f
  în Yogyakarta, Indonezia, 135f
  în zonele de tranziție, 145
  puncte de sprijin şi 139
  vederile şi, 38
  vitalitatea şi, 72-73
Adelaide, Australia, 80f, 124, 199f, 200
Aker Brygge, 17f, 57, 69, 73f
  în cafenele, 174, 175f
  studii ale vieții urbane, 72-73
alergare, 43, 110f, 113
Alexander, Christopher, 88
Almere, Olanda, 202f
Amman, Iordania, 48f, 98f, 119f, 214f
Amsterdam, Olanda, 173, 187
Andersson, Sven-Ingvar, 51
  desene perspective de arhitectură, 25, 63
  idealuri arhitecturale, 56
arcade, 165
arene, 35, 36f
  locuri de stat, 37-38
  prețul biletelor, 37
Arhus (Râul), Danemarca, 16-17, 16f
arta în spațiul urban
  contribuția la calitatea vizuală, 179
  în Melbourne, Australia, 15, 178-180
autobuze. Vezi şi Bus Rapid Transport (BRT) (Transport rapid cu autobuzul); transport public
  în Bogota, Columbia, 222-223
  în Londra, Anglia, 8f
auto-exprimare, 158-161
auz
  activități, 23, 148, 151
  distanță, 34-35
  primitor, 236-237
  respingere, 236-237

B

balcoane, 150f
Barcelona, Spania, 35, 165
barieră vizuală, 36
Beijing, China, 35, 70f, 96f, 130f, 160f, 169f, 215f, 217f
bicicleta, accidente de
  în Copenhaga, Danemarca, 186f
  în Paris, Franța, 188-189
bicicletă
  ca gândire de transport integrat, 185
  cu trei roți, 186-187
  handicap, 187
  noi / mai mari, 186-187
  parcare, 105, 185
  ricşe, 190-191, 218f
  siguranță, 90f, 185, 189
  treceri, 188 f
biciclete de închiriat
  în Amsterdam, Olanda, 187
  în Copenhaga, Danemarca, 187
  în Paris, Franța, 188-189
Bilbao, Spania, 208f, 245
Bo01, complexul, Malmo, Suedia, 57, 201, 203, 232f
Bogota, Columbia, 109, 191
  îmbunătățirea mobilității / condițiilor de viață din 221-222,
  margini permeabile în, 86f
  mersul pe jos în, 107
  opțiuni de recreere în, 223
  piste pentru biciclete, în 222f
  programul ciclovia, 190, 223f
  Sistem BRT în, 221f, 222-223
  sistemul transmillenio, 222 - 223
  trotuare în, 222f
borne, 139, 165
Bosselmann, Peter, 173-174
Brasilia, Brazilia, 58f, 194-197, 194f
Brighton, Anglia, 15f, 234f
Brisbane, Australia, .104 f, 121f, 245
BRT. Vezi Bus Rapid Transport (Transport rapid cu autobuzul)
Bus Rapid Transport (BRT) (Transport rapid cu autobuzul), 220-224
  stații de autobuz, 48f, 106f

C

cadru fix/flexibil/trecător, 160f, 161
cafenele pe trotuar
  Arena, 37-38
  atractiv, 140-141
  în Aker Brygge, Oslo, 17f
  în HafenCity, Hamburg, 143f
  în Hasselt, Belgia, 144f
  în Stockholm, Suedia, 140, 141
  în Sydney, Australia, 143f
  în Veneția, Italia, 143
  la Copenhaga, 143f, 211f
  locul de amplasare, 142f
  mobile, 144-145, 166f
  primar, 141-143, 144
  proiectare, 142f
  secundar, 141-143
  timp de aşteptare, 141
  variație, 141
cafenele, 145-147
  activități staționare şi, 147
  atragerea, 25
  clima şi, 146
  creşterea, 146f
  în Copenhaga, Danemarca, 146f, 175f
  în Melbourne, Australia, 146f
  în Oslo, Norvegia, 174, 175f
  în Perth, Australia, 146f
  în Philadelphia, Pennsylvania, 146f
  în Reykjavik, Islanda, 147f
  în Stockholm, Suedia, 146f
  la Strasbourg, Franța, 23f
  popularitate, 146
caldarâm, 132f, 133
calitatea spațiului, 162-167
calitate vizuală, 176, 179
Cape Town, Africa de Sud, 202f
  cappuccino, 145, 146
  localități, 224f, 225
  margini permeabile, în 86f
  naveta cu trenul, 106f
  Programul locuri demne, 225-227
Cartagena, Columbia, 127f
căldura solară, 169
Changcha, China, 76f
Chiba, Japonia, 48f
Chichicastenango, Guatemala, 214f
City: Rediscovering the Center (Whyte), 177
Clarksdale, Mississippi, 26
clădiri înalte
  coborâre uşoară, 100f
  comunicarea din, 42
  simțurile şi, 40f
  şi densitatea, 68
  vântul şi, 171
climat. Vezi şi macroclimat, microclimat; vreme
  activitățile în aer liber şi 21,
  cafenelele şi 146,
  local, 168
  planificarea, 174, 175
  scara şi, 174
  variație, 169f
colonade, 165
comunicare. Vezi şi tipuri de comunicare
  de clădiri înalte, 42
  dimensiuni şi, 50-51
  distanța, 47, 101
  indirectă, 26-27
  mobilier urban şi, 154f, 155
  nivelurile de zgomot şi, 152-155
  platforme şi 50,
  scări şi 50,
concentrare
dreptul de întâlnire, 29
principii de planificare, 232-233
concentrare, activități de, 65
concerte de rock, 36

Constituția Statelor Unite, 29
consum de benzină, 104 f
consumul de energie, 104 f, 105, 126
contactul vizual, 51
copaci, 179-180
Copenhaga, Danemarca, 11-12, 12f, 13, 29, 64f, 71, 73f, 102f, 120, 125, 127f, 129, 150f, 164f, 166f, 197, 207, 243, 244, 245
  accidente de biciclete, 186f
  activități comerciale / culturale, în 211f
  activități staționare în 12f
  cafenele în, 146f, 175f
cartiere din avion, 206-207
case înșiruite, 206f
centrul orașului, 121f
densitate, 69
împrumut de, 187
încurajând oamenii v. mașinile în, 13
înregistrarea problemelor parterelor în, 81f
locuri de stat în, 143f, 211f
lumina în, 98f, 99
mersul pe bicicleta în, 10f, 11, 107, 113, 182
mersul pe jos, în, 12f, 13, 21, 113, 120, 125, 129
micșorarea gospodăriilor, 27-28
monitorizarea vitalității urbane în, 13
naveta în, 10f, 107, 182
nivelurile de zgomot, în 153
piste pentru biciclete, 124f
străzi pietonale, prioritare în 12f, 13
străzi remodelate, 242f
studii ale vieții urbane, 72-73, 209-211
tipare de activitate in, 85
traficului rutier în, 10f
transport public în, 184f
vânt în, 170f
Cordoba, Argentina, 243
Cordoba, Spania, 142
Costa, Lucio da, 196
criterii de calitate, 238–239
Curitiba, Brazilia, 220-221

D

de siguranță, 6, 91-103
  biciclete, 90f, 185, 189
  locuințele și, 99
  lumina și, 98
  margini moi și 99,
  mersul pe jos și, 6
  parterelor, designul, și 99,
  precauțiunile de rutină și, 101
  prezența altora și, 98-99
  securitate și, 97-103
  societate și, 97
  spațiu public pentru, consolidarea, 28
  stradă, 19
  structura clară și 101,
  teritorii și, 101-103
  trafic, 91-95
Delft, Olanda, 235
densitate
  clădiri înalte și 68,
  compactă, 73
  Copenhaga, Danemarca, 69
  în Aker Brygge, Oslo, Norvegia, 69
  în noile zone urbane, 69
  New York City, în, 68
  orașele vechi, în, 69
  Paris, Franța, 69
  Sydney, Australia, 68
  viața de stradă și, 83
  vitalitate și, 68-69
Dezvoltare centrată pe transport (TOD), 107
Dhaka, Bangladesh, 190-191, 216f, 218f
diferențele de înălțime, 177
dimensiunile mesei, 50f
dispersie, principii de planificare pentru 232-233
distanță
  auzul, 34-35
  circulație și, 34
  de comunicare, 47, 101
  emoțiile dominante și 34,
  expresia facială și, 34, 37f
  fizic, 127
  impresii și 47,
  intim, 46f, 47
  limba și, 48-49
  limbajul corpului și, 34
  lungime de braț, 48f, 49-50, 155
  mersul pe jos, 67, 121, 126f, 127f, 129
  percepția și, 33-35, 127
  personal, 46f, 47
  publică, 46f, 47-48
  sexul și, 34
  simțurile, 33
  socială, 46f, 47
  vârsta și, 34
domeniul social de vizibilitate, 34-35, 38
dragoste, 229
Dublin, Irlanda, 41f
„Du-te vino" , 72f

E

efect de nișă, 139, 140f
efectul pian, 137-139
Erskine, Ralph, 57, 82, 150f, 155, 200, 201, 229
Eurolille, Lille, Franța, 58f, 166f
evenimente cu spectatori, 35, 36f
evoluția senzorială, 33
exercițiu, 112-114, 158-161

F

Farum, Danemarca, 52f
fațade înguste, 76, 77, 129

Frederiksberg, Danemarca, 85f, 100f
Freemantle, Australia, 59f
frica, 28, 90f, 96

G

garduri, 174
Ginzan Onsen, Yamagata,
Japonia, 163f
Gudhjem, Danemarca, 172

H

HafenCity, Hamburg,
Germania, 143f
Hall, Edward T., 33, 47
Hanoi, Vietnam, 76f, 216f
Hasselt, Belgia, 144f
Havamal, 23-24
Hidden Dimension (Hall), 33, 47
Hobart, Australia, 205
Hydra, Grecia, 162-163, 167f

I

Imperiul Roman, 9
încredere, 29
încurajări, 17
  biciclete, 113, 114
  cerințe, 236
  contacte văz-auz, 236-237
  mersul pe jos, 15, 113, 114
  noi modele de utilizare și, 12, 16
  pentru oameni v. mașini în
  Copenhaga, 13
  pietonii din Melbourne, 15
  scară mică și, 207
  trafic rutier, 9
  versatilitatea vieții urbane
  depinzând de, 21
înregistrarea vitalității, 209

J

Jacobs, Jane, 3, 25-26, 97
Jakarta, Indonezia, 85f

L

Landskrona, Suedia, 172f, 200
Lerner, Jamie, 220
„Life between buildings," 4f, 19, 25
lifturi, 49
Light, William, 200
Lima, Peru, 96f
Limbă, IX, 34, 48-49
loc de întâlnire, 3, 19-29, 148-157
  concepte-cheie ale, 29
  opțiuni electronice și, 26-27
  perspectiva istorică, 25
  sustenabilitatea și, 28
loc de joacă
  încorporat, 159f
  modernismul și, 158
  Veneția, Italia, 158
locuințe cu mai multe
etaje, 129-130
locuri 100%, 177
locuri de stat, 140. Vezi
și mobilier urban;
Londra, Anglia, 88f, 243, 244, 245
  autobuze, 8f
  biciclete, 8f
  întreruperi ale trotuarelor 124
  mersul pe jos în, 21
  nivelurile de zgomot și 155,
  prețul congestionării traficului
  rutier, 8f, 11
  traficul auto, 8f, 11
  transportul public, 11
Los Angeles, California, 235
Lucca, Italia, 119f
Lumina
  Copenhaga, Danemarca, în, 98f, 99
  Lyon, Franța, în, 180f
  Melbourne, Australia, în, 178f, 180
  mersul pe jos și, 133
  schimbarea ideii despre, 180
  siguranța și, 98
  străzi abandonate, 180
  Sydney, Australia, în, 99
  tratament activ , 178f
Lyon, Franța, 21, 180f, 189f

M

macroclimat, 168
mall-uri, 26
Malmø, Suedia, 57, 201, 203, 232f
Marea Moartă, 59f
margini, 79, 103, 137
  ca zonă de experiență/
  percepție, 76-77
  ca zonă de schimb/interacțiune, 75
  consolidarea vieții urbane, 88
  definirea spațiului, 75
  detalii și, 78f
  diferite contexte culturale, în, 87
  eșec, 88
  exemplu, 74f, 136f
  Frederiksberg, Danemarca, în, 100f
  funcțiuni mixte și, 78f
  în Bogota, Columbia, 86f
  în Cape Town, 86f
  locuință norvegiană, în, 85f
  mersul pe jos și, 77, 79
  Montreal, în, 86f
  New Orleans, în, 86f
  normele sociale și de contact, 137
  ritm și, 78f
  scara și, 78f
  siguranță și, 99
  simțurile și, 78f, 137
  spațiul urban, fără, 137
  Sydney, Australia, în, 86f
  textura și, 78f
  Tokio, în, 86f
  transparență și, 78f
  viața de stradă și, 82-85
  vitalitate și, 74-88

zona de şedere, 75-76
zonele rezidenţiale, în, 82
Marrakech, Maroc, 119f
maşini
accidente, 43, 91
consumul de energie al, 105
invazie, 5f, 25-26, 92
încurajarea oamenilor v., 13
relaţii de scară cu, 54f
scara explodată, 55
scara umană şi, 55, 207-209
teama şi, 90f
Melbourne, Australia, 13, 14f, 29, 145f, 208f
activităţi în aer liber, în 83f
activităţi staţionare, 16
arbori în, 179f, 180
arta-în-spaţiul public, programul, 15, 178 - 180
bicicleta în, 113, 190
în cafenele, 146f
în lumina, 178f, 180
locuitori, 15
mersul pe jos în, 14f, 15-16, 21, 113
partere, în, 80f, 81-82, 151f
pietonii, invitând 15
revitalizare, 15
studenţi, 15
unităţi de locuit, 15
mersul pe bicicletă, 6, 182-191
ca model de zi cu zi, 114f
ca strategie de dezvoltare, 191
confort, 186-187
consumul de energie al, 105
cultura, 10f, 11, 189-190
deteriorarea condiţiilor pentru, 91
formare, 190
infrastructura, 91, 182
în Bogota, Columbia, 107
în combinaţie cu transportul public, 109, 184f
în Copenhaga, Danemarca, 10f, 11, 107, 113, 182
în Dhaka, Bangladesh, 190-191
în Londra, Anglia, 8f
în Lyon, Franţa, 189f
în Melbourne, Australia, 113, 190
în New York City, 11f, 190f
în San Francisco, California, 182
în ţările în curs de dezvoltare, 190-191, 217-218
încurajări, 113, 114
îndepărtarea zăpezii şi, 187, 188 f
întreruperi, 187
lipsa de experienţă, 187
masă critică, 186
percepţia detaliilor şi, 42f
politici urbane pentru, 183
promovarea, 183
sănătate şi, 7
simţurile şi, 43,
spaţiul şi, 105
sustenabilitatea şi, 105, 191
topografie şi, 182
vizibilitate şi, 186
vreme şi, 182
mersul pe jos, 3, 6, 119-133. Vezi şi pietoni; trotuare; scări
aşteptare, 124-125
bariere, 123-124
ca forum pentru activităţi sociale, 120
ca început, 120
ca model zilnic, 114f
calitatea traseelor, 106f, 121
condiţii, 161
consolidarea vieţii urbane, 19
consumul de energie al, 105, 126
cu scop, 120
deteriorarea condiţiilor pentru, 91
distanţa, 67, 121, 126f, 127f, 129
imprevizibilul şi, 20
istoric, 122
în Amman, Iordania, 119f
în Bogota, Columbia, 107
în Brighton, Anglia, 15f
în Cartagena, Columbia, 127f
în combinaţie cu transportul public, 109
în Copenhaga, Danemarca, 12f, 13, 21, 113, 120, 125, 129
în grupuri, 125
în Londra, Anglia, 21
în Lucca, Italia, 119f
în Lyon, Franţa, 21
în Marrakech, Maroc, 119f
în Melbourne, Australia, 14f, 15-16, 21, 113
în Middlesbrough, Marea Britanie, 123f
în mulţime, 124-125
în New York City, 21
în San Francisco, 173
în Sydney, Australia, 21, 123f, 124
în Tokio, Japonia, 21
în Vancouver, Canada, 27f
în Veneţia, Italia, 12-13, 21, 115, 235
încurajări pentru, 15, 113, 114
întreruperi, 123-124
linii directe de, 126-127
lumina şi, 133
margini şi, 77, 79
nevoia de, 118
ocoluri, 123-124, 126f
oportunităţi, 19
pe tot parcursul anului, 133
„Perspectiva rutelor obositoare", 127
posibilitatea redusă de, 3
primii paşi, 119
promovarea, 93
psihologia, 127-128
recunoaşterea oraşelor bine făcute după numărul celor care nu, 134-135
sănătatea şi, 7, 115
siguranţa şi, 6
simţurile şi, 27f, 43
spaţiul şi, 105, 120, 121
sustenabilitatea şi, 105
vederea detaliilor şi, 42f

viteza, 120
vremea şi, 120
Mexico City, Mexic, 191
microclimat, 168, 174
Middlesbrough, Marea Britanie, 76f, 123f
Milwaukee, Wisconsin, 9
mişcare
distanţa şi, 34
limba şi, 48-49
spaţiu, 32, 38
mişcare şi activităţi, 134
mobilier urban, 143, 144f
comunicarea şi, 154f, 155
modernism, x, 3, 25-26, 56, 198, 205
ca punct de plecare pentru noi zone urbane, 5
locuri de joacă şi, 158
reducerea vieţii dintre clădiri, 4f
segregare funcţională, 3, 4
Monpazier, Franţa, 199f
Montreal, Canada, 48f, 86f
munca sedentară, 111
muzică, 155, 157

N

Nagoya, Japonia, 244
naveta, 10f, 106f, 107, 182
New Orleans, Louisiana, 86f
New Urbanism, 200
New York City, New York, 22, 22f, 29, 49f, 76f, 88f, 145f, 243
activităţi staţionare, 22
bicicletele în, 11f, 190f
Calitatea spaţiului urban, interacţiunea între viaţa urbană şi, 21-22
condiţii pentru biciclete, in 190
copaci în, 180
densitate, 68
mersul pe jos, în, 21
Planului pentru NYC, 7f
străzi cu sens unic, 242f
străzi de vară, 190f, 224
trafic auto convertit la trafic de biciclete, 190
Newcastle, Anglia, 57, 200
Newman, Oscar, 102
nivelurile de zgomot, 7
comunicarea şi, 152-155
în Copenhaga, Danemarca, 153
în Londra, Anglia, 155
în Veneţia, Italia, 152-153
traficul rutier şi, 153
noapte, 180
noi mode de utilizare, 9, 12, 16-17
Nuuk, Groenlanda, 160f

O

obezitate, 110f, 111
oraşe medievale, 9
Oslo, Norvegia, 208f, 236f

P

Paris, Franţa, 17f, 47f, 58f, 207f, 208f
accidente de biciclete în, 188-189
cultura bulevardului, 9
densitate, 69
împrumut de biciclete în, 188-189
revitalizare urbană strategică a, 9
Partere, 41f, 240-241
active, 79, 81, 99, 241
cartografiere, 81, 209
de calitate, 81
inactive, 241
în Adelaide, Australia, 80f
în Dublin, Irlanda, 41f
în Melbourne, Australia, 80f, 81-82, 151f
în Stockholm, Suedia, 80f, 81f
închise, 81, 149, 151f
înregistrare, 81f, 240
mixt, 241
plictisitoare, 241
politici, 151
prietenoase, 241
siguranţă şi, 99
verticale, 77, 78f, 129
pavaj de calitate, 132-133
peisaj, 174, 179-181
peisaje de conversaţie, 154-155
Penalosa, Enrique, 221
Percepţie, 33-35, 43, 127
perspective, 140-141, 148-149
Perth, Australia, 52f, 146f, 211f
Philadelphia, Pennsylvania, 146f, 199
Piazza del Campo, Siena, Italia, 38, 139, 160f, 163, 165, 177, 238f
pietonal
pasaje, 131-132
poduri, 131-132
străzi prioritare, 12f, 13, 234f
supraterane, 132f
pisici, lecţii de la, 167
piste de biciclete (pe stradă), 91, 94f
extindere, 187f
stil Copenhaga, 94f, 124f, 183, 185
piste de biciclete, 104 f, 105, 188 f
congestie, 187
în Bogota, Columbia, 222f
şi zăpada, 188 f
Pittsburgh, Pennsylvania, 121f
planificarea activităţilor colective, 23
planificarea evenimentelor, 65
populaţie
istorică, 66
în ţările în curs de dezvoltare, 215, 217
lume, 214f, 215
Portland, Oregon, 9, 176f
Portofino, Italia, 32, 162-163
Programul Velib, 188-189
proporţii, 162-167

R

Radburn, New Jersey, 235
rampe, 130f, 131
respect, 58f, 229
Reykjavik, Islanda, 51f, 147f, 168f

Riga, Letonia, 243
Roma, Italia, 42f, 131, 131f,
134-135, 163
Rotterdam, Olanda, 173

S

San Francisco, California, 8f, 9,
173 - 174, 177, 182
San Jose, Costa Rica, 106f
Sandviken, Suedia, 200
Santiago Atitlan, Guatemala, 56f
Savannah, Georgia, 199-200
sănătate, 6, 7, 110-115
  bicicleta şi, 7
  consiliere, 115
  copiii şi 111,
  fuga pentru, 110f
  locul de muncă sedentară şi, 111
  mersul pe jos şi, 7, 115
  probleme, 7
sărăcie, 215
scara umană, 43-44, 55, 195
  construcţii, 57
  lipsa de înţelegere cu privire la, 58f
  maşini şi, 55, 207-209
  respectând, 58f
  spaţiu în aer liber în armonie cu, 59f
scară, 162-167
  arhitectura şi, 164
  calitate, 163-164
  clima şi, 174
  confuzie în Veneţia, Italia, 54f
  coordonare, 195
  cunoştinţele tradiţionale despre, 55
  dezvoltare, 196
  după, 167
  Eurolille, Lille, Franţa şi, 166f
  explodată, 54-59, 167
  în Vancouver, 203
  lent, 164
  mare, 53f, 56
  margini şi, 78f
  oraşului, 195, 196
  Ørestad, Copenhaga şi, 166f
  proiect zonal, 195
  rapidă, 164
  relaţii şi automobile, 54f
  schimbare în Singapore, 54f
  simţurile şi, 33-46
  spaţii mai mici, în cele mai mari, 165
  St Polten, Austria şi, 166f
  tehnologii de construcţie şi, 56
  temperatura şi, 52f, 53f
  viteza şi, 44f
scară, mică, 207f
  calitatea şi, 118
  căldura şi, 52f, 53f
  încurajări şi 207,
scările, 129
  ca bariera fizică, 129-131
  ca barieră psihologică, 129-131
  ca sculptură, 131f
  comunicarea şi, 50
  mormanele de pe, 128f
  omiterea, 128f
  pliate, 131
  psihologia, 130-131
  rampe v., 130f, 131
scuaruri urbane
  domeniul social de
  vizibilitate şi dimensiunea, 38
  semnalizând oprirea, 38
  tranzit, 73
Sendai, Japonia, 132f
Seul, Coreea, 9
Shanghai, China, 8f
Silent Language (Hall), 33
simţurile. Vezi şi simţurile specifice
  bicicletele şi, 43
  clădiri înalte şi, 40f
  distanţa, 33
  funcţionarea şi, 43
  marginile şi, 78f, 137
  mersul pe jos şi, 27f, 43
  scara şi, 33-46
  strâns, 33
Singapore, 54f
Sitte, Camilo, 163
Skarpnack, Suedia, 200f, 201
Southworth, Barbara, 225
spaţiu defensiv, 102
spaţiu public, IX, 3, 6
  ca forum pentru
  schimbul de idei/opinii,28
  consolidarea, 28
spaţiul experienţei, 32, 38
sprijin, plăcerea de a găsi, 137-139
St Polten, Austria, 166f, 180
statul în picioare, 135, 137
Stockholm, Suedia, 41f, 49f, 80f, 81f,
140, 141, 146f, 150f
Strasbourg, Franţa, 23f
străzi
  a renunţa la lumină în, 180
  complete, 92f
  comune, 92f, 234
  de trecere, 19, 124
  de vară, 190f, 224
  inginerie, 131
  în New York City, 242f
  prioritate pietonală, 12f, 13, 234f
  remodelare în Copenhaga,
  Danemarca, 242f
  reţea în Veneţia, Italia, 67f
  siguranţa, 19
  taxarea congestiei de trafic, 8f, 11
  tipologii, 93, 234
  trafic integrat, 234
sustenabilitatea, IX, 6, 7, 104-109
  loc de întâlnire şi, 28
  mersul pe bicicletă şi, 105, 191
  mersul pe jos şi, 105
  nevoile de bază şi sociale, 109
  spaţiu urban şi sustenabilitatea
  socială, 109
  transportul şi, 7
  vitalitate şi sustenabilitate
  socială, 109
Sydney, Australia, 98f, 143f,
243, 244, 245
  densitate, 68

locuri de stat în, 143f
lumină, 99
margini permeabile în, 86f
mersul pe jos în, 21, 123f, 124
şarete cu participarea populaţiei, 50-51

T

teatru, 36
temperatura
aerului, 169
limbajul şi, 48-49
scara şi, 52f, 53f
teritorii, 101-103
Tham, Klas, 200f, 201
The Death and Life of Great American Cities (Jacobs), 3, 97
Tibro, Suedia, 200
TOD. Vezi Dezvoltarea centrată pe transport
Tokio, Japonia, 21, 52f, 86f, 244
topografie, 177, 182
trafic de biciclete
consolidarea, 190
convertire de la trafic auto în New York City, 190
dezvoltarea urbană, 191
periculos, 190
promovarea, 93
schimbări de caracter în, 189
trafic. Vezi şi traficul de biciclete; traficul rutier
integrarea, 234
mixt, 93-94
planificarea, 19, 234-235
principii de calmare, 5
reorganizarea, 234
segregarea, 235
siguranţa, 91-95
Veneţia, Italia, 70f, 71f, 95
vitalitate şi trafic lent, 70f, 71
traficul auto, 3
concurenţa şi, 6
convertit la trafic de biciclete în New York City, 190
creşterea, 91
diminuarea, 185
în Amman, Iordania, 214f
în Copenhaga, Danemarca, 10f
în Londra, Anglia, 8f, 11
în San Francisco, California, 8f
în Shanghai, China, 8f
în suburbii, 71
încurajarea de a participa la, 9
nivelurile de zgomot şi 153,
prioritate de, 4, 122f
reorganizarea, 71
viteza, 70f, 71
transportul public, 7
biciclete, în combinaţie cu, 109, 184f
în Copenhaga, Danemarca, 184f
în Londra, Anglia, 11
în Veneţia, Italia, 107
mersul pe jos, în combinaţie cu, 109
premise bune pentru, 107
trotuare, 104f
aglomerate, 122
capacitate, 19
în Bogota, Columbia, 222f
înguste, 122
întreruperi, 123-124
limite, 123
viteza, 122-123
ţările în curs de dezvoltare
activităţi, care stau în 135f
biciclete în, 190-191, 217-218
caracteristici comune, de 219
în activităţi în aer liber, 216f, 219
probleme de locuinţe, 215, 217
suprapopularea, 215, 217

U

umbrele, 173
urbanizare, 214f

V

Vancouver, Canada, 27f, 203, 203f, 204f
Vauban, Freiburg, Germania, 57, 202f
vânt, 169-173, 170f
vedere, 23, 148, 236-237
Veneţia, Italia, 12-13
ca loc de joaca, 158
confuzie de scară, 54f
locuri de stat în, 143
mersul pe jos în, 12-13, 21, 115, 235
nivelurile de zgomot, în 152-153
rampe v. scări, 130f
reţeaua de străzi principale din, 67f
structura de bază, 65, 66
trafic, 70f, 71, 95
transportul public în, 107
umbrele în 173
viteza şi, 45f
viaţa urbană, studii de, 211f
ca instrument de planificare universal, 210
în Copenhaga, Danemarca, 72-73, 209-211
în Oslo, Norvegia, 72-73
în Perth, Australia, 211f
vitalitate, 6
activităţi staţionare şi, 72-73
ca auto-consolidare, 64f, 65, 81
ca produs al planificării atente, 89
ca şi concept relativ, 63
calitate / cantitate şi, 65
cuvinte cheie pentru a încuraja, 67
densitate şi, 68-69
faţade înguste şi 77,
lipsa de viaţă v., 63
marginile permeabile şi, 74-88
pace / linişte şi, 89
sustenabilitatea / viabilitatea socială şi, 109
trafic lent şi, 70f, 71
uşile şi 77,

vremea şi, 71
viteza
arhitectura şi, 44f
în Veneţia, Italia, 45f
mersul pe jos, 120
percepţia şi, 43
scara şi, 44f
traficul auto, 70f, 71
trotuare, 122-123
vânt, 171
vitrine obturate, 151f
vizual, 33-34. Vezi şi vedere, domeniul social de vizibilitate; vizualizări
activităţi staţionare şi, 38
bicicletele şi, 42f
către şi din clădiri, 149, 150f
câmp, 150f
jos, 39-41
mersul pe jos şi, 42f
plan orizontal, în, 37f, 39 f, 41f
sus, 39-41
vorbind, 148, 151
vreme. Vezi şi climat
activităţi opţionale şi, 20
confortabilă 169-171
construind împotriva, 173
construind pentru, 171-172
în Reykjavik, Islanda, 168f
la nivelul ochilor, 168-175
mersul pe bicicletă şi, 182
mersul pe jos şi, 120
preocuparea pentru, 168
San Francisco şi, 173-174
Scandinavă, 169-171
vitalitatea şi, 71

W

Washington D.C., 170f
Whyte, William H., 123, 143, 177

Y

Yogyakarta, Indonezia, 135f

Z

Zanzibar, Tanzania, 32, 216f
zone de tranziţie, 103, 145
Zürich, Elveţia, 121f, 133f, 244

igloomedia

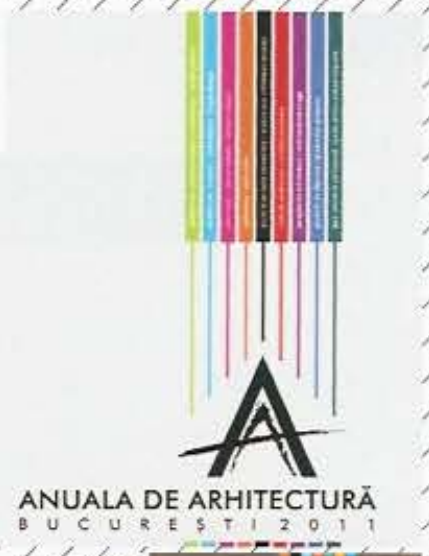
arhitectură design patrimoniu

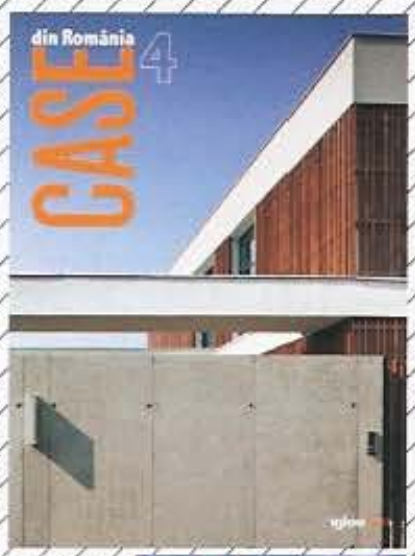
Editura

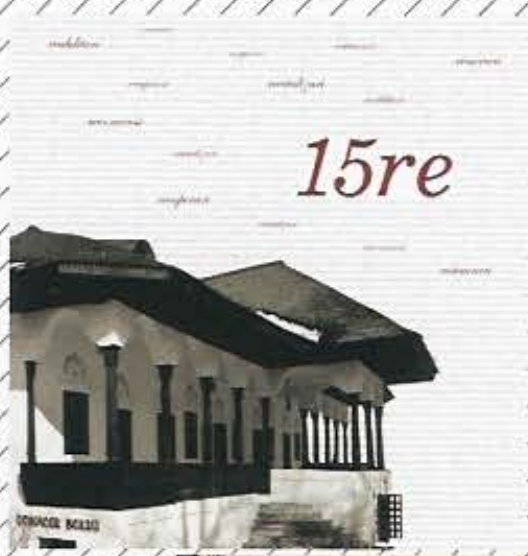
COLECȚIA
igloobooks

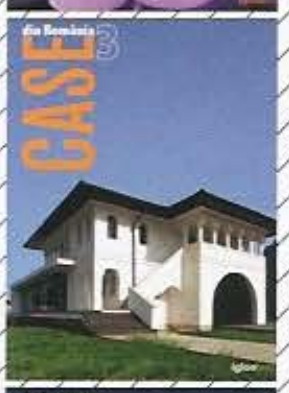
COLECȚIA
igloobest

COLECȚIA
avpi







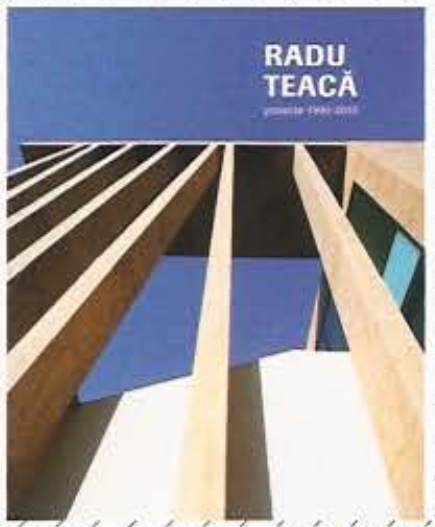


COLECȚIA
igloopocket

COLECȚIA
iglooprofil

COLECȚIA
igloopatrimoniu

COLECȚIA
iglooart



dorinȘTEFAN

FIȘE PENTRU O TOMOGRAFIE URBANĂ
BUCUREȘTIUL ASCUNS
HIDDEN BUCHAREST

Pentru oferta editorială completă
igloomedia, abonamente și comenzi
online, vizitați-ne pe: **www.igloo.ro**

Jan Gehl este arhitect şi fost profesor la Royal Danish Academy of Fine Arts. Este partener fondator al Gehl Architects - Urban Quality Consultants şi autor al cărţilor *Viaţa între clădiri*, *New City Spaces*, *Public Spaces - Public Life* şi *New City Life*. Proiectele sale de îmbunătăţire a oraşelor s-au desfăşurat în Copenhaga, Stockholm, Rotterdam, Londra, Amman, Muscat, Melbourne, Sydney, San Francisco, Seattle şi New York. Este membru de onoare al RIBA, AIA, RAIC şi PIA.

„Jan Gehl este un observator admirabil al calităţii urbane şi un filosof indispensabil al oraşelor ca soluţii la crizele de mediu şi de sănătate cu care ne confruntăm. Cu peste jumătate din populaţia lumii trăind în zone urbane, astăzi întreaga planetă are nevoie de lecţiile pe care acesta le oferă în *Oraşe pentru oameni*."

Janette Sadik-Khan, Comisar al Departamentului de Transport din New York City

„Această carte dezvoltă multe dintre primele idei ale lui Gehl, analizează câteva dintre oraşele lumii care au evoluat cu succes de-a lungul ultimelor decenii şi arată care sunt provocările pentru viitor. Multe generaţii vor duce o viaţă mai fericită şi oraşele vor fi mai competitive dacă edilii iau aminte la sfaturile sale."

Enrique Peñalosa, fostul Primar al oraşului Bogotá, Columbia şi preşedintele Consiliului Institutului pentru Politici de Transport şi Dezvoltare din New York

„Jan Gehl continuă să ne uimească prin intuiţia sa cu privire la ceea ce face cu adevărat oraşele să funcţioneze. Această carte are o acoperire globală, bazată pe proiectele sale din Europa, Australia şi America, cu date comparative despre modul în care pietonii utilizează spaţiile publice. Este impresionantă rapiditatea cu care a reuşit să ajute anumite oraşe să îşi transforme străzile năpădite de trafic în spaţii foarte atractive pentru oameni."

Peter Newman, Profesor de Sustenabilitate, Curtin University, Australia, şi coautor al volumului *Resilient Cities* (Island Press)

6 421717 000550